CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 1

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 31 de mayo de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210601860 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: Solicita que se modifique el artículo que prohíbe el uso de VMPs en ciclocarriles/carril multimodal, basándose en que:

a) Su velocidad y peso son similares a los de una bicicleta y ya han sido regulados por la Dirección General de Tráfico, sin embargo en Madrid son discriminados como alternativa al coche al no poder circular por carriles multimodales, quedando encerrados en calles residenciales.
b) Madrid *"es la única ciudad de España que no permite su uso en ciclocarriles"*.
c) La anterior Ordenanza se daban un plazo de un año para que la junta de gobierno lo aprobase.
d) Los usuarios de VMP tienen dificultades para conocer por qué calles pueden o no circular, especialmente los de VMP de alquiler.
e) Existen usuarios de VMP que ya circulan por ciclocarriles pese a estar prohibido por la vigente OMS.
f) Considera inaudito que se den ayudas a la compra de patinetes eléctricos y luego no se les permita circular con normalidad por un ciclocarril como lo hace una bicicleta.

Contestación: **se estima**, por considerar que la circulación de VMPs por carriles multimodales permite dar continuidad a los desplazamientos en este tipo de vehículos, facilitando la

seguridad jurídica de conocer las vías por las que estos vehículos pueden circular y favoreciendo el desarrollo de este tipo de movilidad medioambientalmente sostenible en términos de emisiones de gases contaminantes y de menor consumo de espacio público.

En términos de seguridad vial la circulación por carriles multimodales, en los que la velocidad máxima está limitada a 30 kms/h, se considera compatible con la circulación de los VMPs que tienen limitada jurídicamente su velocidad máxima a 25 kms/h conforme a lo previsto en su definición normativa del apartado A del anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en su redacción dada por el artículo segundo seis d) del Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre (BOE nº 297 de 11 de noviembre).

No obstante se considera necesario recordar a las personas que circulen por este tipo de vías el riesgo que supone circular por un carril multimodal, junto al que pueden existir carriles con una ordenación del límite máximo de velocidad de 50 kms/h por los que los VMPs tienen prohibida su circulación, así como la necesidad de extremar la precaución en los giros.

Como todo vehículo, los VMPs que circulen entre el ocaso y la salida del sol están sujetos a la obligación de llevar encendido el alumbrado reglamentario conforme a lo previsto en el artículo 98.1 del Reglamento General de Circulación, sin perjuicio de la recomendación del uso de alumbrado en todo momento para facilitar su visualización por el resto de personas usuarias de las vías públicas.

Por último se considera imprescindible, por razones imperiosas de interés general de seguridad vial, de salud pública y de protección de la salud de las personas, establecer la obligación del uso de casco homologado o certificado para la protección de la cabeza en la circulación por la calzada de los carriles multimodales, sin perjuicio de la recomendación de su uso en todo momento durante la circulación en VMP.

Como consecuencia de la estimación de esta alegación **se modifica** la redacción que el Proyecto inicial da al **Preámbulo** y al **artículo 177 de la OMS** para permitir la circulación de VMPs por carriles multimodales, con las siguientes obligaciones:

a) hacer uso del alumbrado obligatorio delantero y trasero del vehículo como mínimo entre el ocaso y la salida del sol en los términos previstos en el artículo 98.1 del Reglamento General de Circulación, y preferentemente en todo momento;
b) proteger la cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado;
c) extremar la atención en la circulación.

Se recomienda el uso del casco en todo momento durante la circulación en VMP.

Asimismo se modifica la **MAIN** para recoger estos cambios.

2ª) Alegación: Solicita la equiparación de laos VMPs y las bicicletas *"como se está haciendo en el resto de ciudades del país".*

Contestación: **se desestima**, por considerar que bicicletas y VMP disponen de características distintas que aconsejan regularlas atendiendo de forma específica a sus especificidades, al igual que hace la normativa estatal de tráfico que no lleva a cabo una equiparación sino que regula específicamente las bicicletas y de forma separada los VMP.

Sirva de ejemplo la posibilidad de las bicicletas de circular en travesías y vías fuera de poblado que no sean autovías ni autopistas autorizada por los artículos 36 y 38 del Reglamento General de Circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre) con una velocidad máxima de 45 kms/h conforme a lo previsto en el artículo 48.1.e) del RGC, que no resulta de aplicación a los VMP.

Por su parte los artículos 3.j) y 22.bis del Reglamento General de Vehículos, aprobado mediante Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en su redacción dada por el artículo segundo apartados uno y tres del Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre (BOE nº 297 de 11 de noviembre) exigen a los VMPs disponer de un "certificado para la circulación" que, sin embargo, no se exige a las bicicletas. Por tanto se trata de vehículos distintos cuya regulación en la Ordenanza de Movilidad Sostenible debe atender a sus características conforme a su diversa y específica regulación contenida en el Reglamento General de Circulación y el Reglamento General de Vehículos.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 2

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 31 de mayo de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210602184 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

La persona alegante considera que en el proyecto de la nueva ordenanza de movilidad hay varias normas que limitan o restringen el uso y fomento de la bicicleta como transporte urbano, y van en contra de algunos principios que dice defender en su preámbulo como la movilidad sostenible o la protección del medio ambiente.

1ª) Alegación:

Se manifiesta contrario a la prohibición de circular en todos los túneles de la ciudad, considerando que no debe hacer extensible a todos los túneles, sin tener en cuenta ninguna otra variable, como la longitud del mismo o si la alternativa es peor o más peligrosa. Se podría señalizar la prohibición de circular en determinados túneles y no en todos. A tal efecto solicita la supresión del punto 9 del artículo 167.

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

> *"8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid".*

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

> *"9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación".*

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se excepciona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

> *"1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine".*

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

> *"Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección".*

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

> *"4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante".*

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

> *"3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.*
>
> *Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana".*

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello**, se estima la alegación**, **se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

> *"Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.*
>
> *Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:*
>
> *a) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*
> *b) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones".*

2ª) Alegación:

Se manifiesta contrario a la prohibición de circular en sentido contrario en las calles residenciales 20 de plataforma única. A tal efecto solicita la supresión del artículo 138.2.

Contestación: En primer lugar es preciso señalar la posible existencia de un error en la referencia al artículo 138.2 contenida en la alegación, dado que dicho precepto se refiere a las excepciones por la que determinados vehículos podrían circular por las zonas peatonales reguladas en el artículo 136 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS). Dado que la alegación se refiere a la prohibición de circular en sentido contrario en las calles residenciales 20 de plataforma única debe entenderse formulada respecto al artículo 169 de la OMS.

El artículo 169.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 regular las condiciones particulares de circulación de bicicletas para determinadas calles, establece que:

> *"Las bicicletas pueden circular en ambos sentidos de la marcha en las calles residenciales en las que exista una limitación de velocidad a 20Km/h, excepto cuando exista una*

señalización específica que lo prohíba. Esta circunstancia se señalizará en los puntos de entrada a zonas o recintos de calles residenciales".

En Proyecto de Ordenanza propone modificar el artículo 169 suprimiendo la posibilidad de circulación de bicicletas en sentido contrario al de la marcha, mediante la eliminación del contenido de los vigentes apartados 1 a 3, manteniendo el resto del contenido del citado precepto que es objeto de la oportuna renumeración de los apartados.

La supresión de la posibilidad de circulación a contrasentido en las calles residenciales en las que exista una limitación de velocidad a 20 km/h se adoptaría en ejercicio de las competencias atribuidas por el artículo 7 de la LTSV y los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, respondiendo a los siguientes motivos de seguridad vial:

1º) La circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV.

2º) La vigente redacción supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalizado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización. En este sentido la LSTV contempla con carácter absolutamente excepcional la circulación a contrasentido, admitiéndola tan solo en:

a) carriles reversibles o en sentido contrario al normalmente utilizado en la calzada donde se encuentre situado, bien sea un carril que les este exclusivamente reservado o bien abierto excepcionalmente a la circulación en dicho sentido (artículo 43.2 de la LSTV);

b) adelantamientos (artículos 33 a 38 de la LTSV);

c) tramos de la vía en los que, por su escasa anchura, sea imposible o muy difícil el paso simultáneo de dos vehículos que circulen en sentido contrario (artículo 24.1 de la LTSV).

3º) Por ello, la circulación a contrasentido de bicicletas en calles residenciales con limitación de velocidad a 20 kms/h resulta contraria a la previsibilidad en que se fundamenta buena parte de la seguridad vial, lo que explicaría que lo que la redacción del vigente artículo 169.1 de la OMS habilita pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía que circulan en el sentido ordinario de la marcha de la vía en cuestión.

4º) Por ello la circulación de bicicletas a contrasentido en las vías urbanas, incluyendo las calles residenciales con velocidad a 20 kms/h, se considera inadecuada por motivos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 3

ECO TUK TUK, S.L.

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por la mercantil ECO TUK TUK, S.L. al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 2 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210616096 por el que Dª/D. [redacted] en representación de la mercantil **ECO TUK TUK, S.L.**, formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

La mercantil ECO TUK TUK , S.L. solicita que se incluya en la OMS un apartado que regule el transporte turístico en lo que denomina “vehículos TUK TUK”, proponiendo la inclusión de los siguientes contenidos:

1ª) Alegación: Solicita la inclusión en la OMS de un artículo que regule un *“Registro de operadores con unos requisitos previos, específicos y limitativos para este servicio” de las empresas.*

Asimismo propone que la OMS imponga determinados requisitos a la empresa: listado de tours predeterminados indicado su recorrido y duración; seguros específicos para la actividad, plan de seguridad y prevención, un mínimo de 5 vehículos propios o a disposición exclusiva y una base para carga y almacenamiento de vehículos.

Contestación:

La OMS no tiene por objeto la regulación directa de actividad económica alguna.

Su objeto se limita a la regular la circulación y el estacionamiento de vehículos y al establecimiento de las obligaciones imprescindibles para garantizar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública, la protección civil, la protección de los derechos, la seguridad y la salud de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, las exigencias de la buena fe en las transacciones comerciales, la protección del medio ambiente y del entorno urbano y la conservación del patrimonio histórico en la ordenación del uso del espacio público.

Por tanto, la OMS regula el tráfico, la circulación y el estacionamiento de vehículos y la seguridad vial; no regula la actividad turística de servicio de guía y transporte mediante vehículos del tipo que la solicitud denomina "TUK TUK".

Solo en la medida en que una determinada actividad lleve a cabo un uso intensivo o un aprovechamiento especial del dominio público, generando externalidades negativas que afecten a las razones imperiosas de interés general, podrá la OMS establecer una regulación orientada a ordenar el uso del espacio público garantizando los derechos y las razones imperiosas de interés general en los términos definidos por la jurisprudencia del TJUE.

A continuación se analiza cada una de las solicitudes específicas relativas al Registro de operadores que solicita la citada mercantil en sus alegaciones:

a) Respecto a la solicitud de regulación en la OMS de un "Registro de operadores" con requisitos limitativos de la actividad, plateada por la mercantil ECO TUK TUK, S.L.: **se desestima**, porque la regulación de un registro de operadores de actividades turísticas mediante ese tipo de vehículos -que la mercantil interesada identifica con parte de su denominación comercial (vehículos "TUK TUK")- solo podría abordarse, en su caso, desde el ejercicio de título competencial de *"promoción de la actividad turística de interés y ámbito local"* del artículo 25.2.h) de la Ley Reguladora de las Bases del Régimen Local, pero no en ejercicio del título de tráfico circulación y seguridad vial empleado en la aprobación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y del Proyecto inicial de ordenanza modificatoria de la OMS sujeto a información pública conforme al artículo 25.2.g) de la LBRL, los artículos 38 y 39 de la LCREM y el artículo 7 de la LTSV.
   Por otro lado, debe recordarse que la obligación de inscripción en un registro habilitante se considera equivalente a la sujeción de una actividad económica a una autorización, conforme a lo previsto en el artículo 17.1 *in fine* de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado (LGUM), y que por el número de vehículos afectados por la propuesta, de en torno a 25 vehículos de diferentes empresas según consta en la alegación, no parecen concurrir en el momento actual externalidades negativas agravadas que motiven la necesidad de establecer restricciones al número de vehículos en atención al aprovechamiento especial o intensivo del dominio público local, sin perjuicio de la posibilidad de que en el futuro puedan resultar necesarias si se produjera una proliferación excesiva de estos vehículos que provoquen riesgos de seguridad vial, problemas de accesibilidad universal del espacio público y afecciones a las razones imperiosas de interés general previamente citadas.

b) Respecto a la exigencia de un plan de seguridad y prevención: **se desestima**, por tratarse de una materia regulada por la legislación de prevención de riesgos laborales.

c) Respecto a la exigencia de un seguro obligatorio: **se estima parcialmente, pero no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial ni de la MAIN porque se trata de una modificación que no puede llevarse a cabo en esta fase del procedimiento porque no forma parte del Proyecto, no ha sido objeto de los informes preceptivos y de la Asesoría Jurídica municipal ni ha sido objeto de información pública.**

La OMS no exige seguro alguno respecto a la actividad económica en sí, sino que se limita a garantizar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, la seguridad y la salud de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, respecto a la circulación y estacionamiento de aquellos vehículos empleados para el desarrollo de actividades económicas que suponen un uso intensivo o un aprovechamiento especial del dominio público, cuando los vehículos no están legalmente sujetos a la obligación de disponer de seguros porque la legislación estatal de tráfico se limita a regular los seguros obligatorios de los vehículos a motor.

En la medida en que los Tuk Tuk que llevan a cabo un uso intensivo o un aprovechamiento especial del dominio público pueden suponer un mayor riesgo para el resto de personas usuarias de las vías y espacios públicos, se considera necesario, legal, racional y proporcional su sometimiento a la obligación de aseguramiento de los riesgos frente a terceros.

Este aseguramiento ofrece una mayor seguridad vial y una mayor seguridad jurídica en relación con la posible causación de accidentes o responsabilidades civiles extracontractuales. En este sentido podría resultar ajustado a derecho, necesario y proporcional la exigencia de un aseguramiento de la responsabilidad civil respecto a la circulación y estacionamiento de los vehículos objeto de la alegación en términos similares a los contenidos en la OMS para las bicicletas y VMP.

No obstante, dado el limitado número de vehículos afectados -25 según la propia alegación-, se considera oportuno analizar con detalle la evolución de la circulación y el estacionamiento de este tipo de vehículos a efectos de analizar en futuras modificaciones normativas la posibilidad de exigir un seguro que cubra su responsabilidad civil en su circulación y estacionamiento en términos similares a los exigidos para las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP que llevan a cabo un uso intensivo o un aprovechamiento especial del dominio público local en el ejercicio de su actividad económica.

d) Respecto a la exigencia de un mínimo de 5 vehículos propios o a disposición exclusiva: **se desestima**, por considerarse en la situación actual una desproporcionada restricción a la libertad de mercado, no justificada en términos de lo previsto en los artículos 5 y siguientes de la LGUM.

e) Respecto a la exigencia de una base para carga y almacenamiento de vehículos: **se desestima**, por considerarse una restricción a la libertad de mercado no justificada a efectos de lo previsto en los artículos 5 y siguientes de la LGUM.

Por todo lo anterior, se desestima la alegación excepto en lo previsto a la posibilidad de exigencia de un seguro que garantice la responsabilidad civil frente a los riesgos de seguridad vial por la circulación y estacionamiento de los vehículos, que será objeto de análisis a efectos de futuras modificaciones, pero que no puede ser objeto de modificación en esta fase del procedimiento porque no forma parte del Proyecto, no ha sido objeto de los informes preceptivos y de la Asesoría Jurídica municipal ni ha sido objeto de información pública.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación: Solicita la inclusión en la OMS de un artículo que regule un *"Registro de operadores"* en el que deban inscribirse los vehículos empleados. La alegación propone que la OMS regule la exigencia de determinados requisitos de los vehículos (eléctrico, velocidad máxima de 40 km/h y homologación CE y disponibilidad en un determinado plazo desde la solicitud).

Contestación:

a) En cuanto a la solicitud de exigencia de creación de un Registro de operadores en el que deban inscribirse los vehículos empleados: **se desestima**, por considerarse que en la situación actual podría considerarse una desproporcionada restricción a la libertad de mercado, no justificada en términos de lo previsto en los artículos 5 y siguientes de la LGUM.

b) Respecto a la exigencia de requisitos como limitación de velocidad máxima, velocidad máxima a 40 km/h y homologación CE: **se desestima**. Si bien se considera favorable que los vehículos sean eléctricos a efectos de la mejora de la calidad del aire y la sostenibilidad de la movilidad urbana, dado el volumen de vehículos considerados, actualmente no resulta necesaria su exigencia, sin perjuicio de que el propio sector muy probablemente opte por este tipo de vehículos para poder hacer uso de las plazas del SER en condiciones favorables, especialmente porque buena parte de las rutas turísticas se llevan a cabo en la ZBEDEP Distrito Centro.

c) Respecto a la exigencia de que los vehículos empleados en esta actividad económica tengan una velocidad de circulación máxima de 40 km/h: **se desestima.** Si bien la velocidad propuesta parece compatible con los límites de velocidad en vía urbana regulados en el artículo 50 del RGC y el artículo 17 de la OMS, no concurren los requisitos legalmente exigidos por la LGUM para que proceda en este supuesto, al menos en las circunstancias actuales en la que no existe un número desproporcionado de vehículos, la exigencia de determinados requisitos respecto a los vehículos empleados en la actividad económica de turismo urbano o turismo cultural urbano.

d) Respecto a la exigencia de homologación CE: **se desestima**, por cuanto si un vehículo careciera de la homologación técnica oportuna no podría circular en vía pública conforme al Reglamento General de Vehículos (RGV).

e) Respecto a la exigencia de disponibilidad en un determinado plazo desde la solicitud: **se desestima**, por considerarse una desproporcionada restricción a la libertad de mercado, no justificada en términos de lo previsto en los artículos 5 y siguientes de la LGUM. Por otro lado esta solicitud debe ser desestimada por los mismos motivos que la creación de un Registro de operadores y vehículos.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación: Solicita que, cuando el Ayuntamiento de Madrid decida establecer paradas en sitios de interés turístico, respeten determinados criterios: orden de llegada; prohibición de estacionamiento en la parada si el conductor no está en el vehículo o el vehículo está fuera de servicio; uniformidad e identificación de los conductores.

Contestación: **Se desestima.** El Ayuntamiento de Madrid no contempla la creación de reservas específicas para el estacionamiento de los vehículos referidos en la alegación, ni de normas de uniformidad de las personas que los conduzcan.

El Ayuntamiento de Madrid no contempla la regulación de un régimen de paradas específico para estos vehículos en los términos que plantea la alegación que van más allá del ámbito de la circulación y el estacionamiento de vehículos para incidir abierta y directamente en la regulación de la actividad económica cuya regulación sería ajena al ámbito competencial empleado en la aprobación de la OMS y la modificación propuesta. Los vehículos referidos en la alegación están sujetos a la regulación general de circulación y estacionamiento de vehículos contemplada en la LTSV, el Reglamento General de Circulación (RGC) y la OMS.

El Ayuntamiento de Madrid carece de competencia para exigir uniformidad a los conductores de una actividad económica privada que carece de relación administrativa de sujeción especial dado que no se trata de una actividad sujeta a licencia administrativa municipal. La facultad de uniformidad de los conductores de los vehículos turísticos entra dentro de las facultades y el ámbito de decisión y responsabilidad de la persona física o jurídica titular de la respectiva actividad económica, en el marco de la normativa estatal y autonómica de transporte.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación: Solicita la limitación de número de autorizaciones por saturación.

Contestación: Pese a que en la situación actual el número de vehículos relacionados con esta alegación es relativamente escaso -la alegación habla de 25 vehículos de diferentes empresas-, en el futuro podría producirse una proliferación excesiva que pudiera, en su caso, generar externalidades negativas que generaran problemas de seguridad vial, accesibilidad universal, indisciplina de estacionamiento, uso abusivo del espacio público, entre otros.

Si se llegara a producir tal circunstancia el Ayuntamiento de Madrid sometería a la exigencia de autorización demanial el aprovechamiento especial o uso intensivo llevado a cabo por este tipo de vehículos, conforme a lo previsto en el artículo 91 y 92 de la Ley 33/2003, de 3 de

noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP), por las razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, de seguridad vial, de protección de los derechos, de protección de la seguridad y la salud de las personas usuarias del servicio, la protección de medio ambiente y el entorno urbano y de patrimonio histórico.

Se **estima parcialmente** la alegación, que **no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN porque:

la posibilidad de someter a autorización demanial deriva directamente *ex lege* de la LPAP, sin resultar imprescindible que dicha posibilidad se recoja previamente en la OMS;

no puede ser objeto de modificación en esta fase del procedimiento porque no forma parte del Proyecto, no ha sido objeto de los informes preceptivos y de la Asesoría Jurídica municipal ni ha sido objeto de información pública.

Sin perjuicio de ello si la evolución futura de estos vehículos generara las externalidades negativas citadas en su circulación y/o estacionamiento, se adoptarían progresivamente las siguientes actuaciones:

a) Inicialmente las ordenaciones temporales de tráfico y estacionamiento que establezcan las medidas imprescindibles en aplicación del artículo 18 de la LTSV y el artículo 25 de la OMS (en la redacción propuesta por el Proyecto normativo).

b) En caso de que dichas medidas de ordenación temporal del tráfico fueran insuficientes, se procedería a su sometimiento a autorización demanial en atención al uso intensivo o al aprovechamiento especial del dominio público que llevan a cabo estos vehículos, conforme a lo previsto en los artículos 91 y 92 de la LPAP.

c) Todo ello sin perjuicio, si así se considerara necesario, de la posibilidad de regular reglamentariamente en la OMS determinadas condiciones y obligaciones exigidas para el otorgamiento de la autorización demanial exigida conforme a los citados preceptos de la LPAP, mediante la oportuna modificación futura,

Mediante la aplicación progresiva de estas medidas el Ayuntamiento de Madrid garantizaría el cumplimiento efectivo de los principios de legalidad, necesidad, racionalidad y proporcionalidad.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 4

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 2 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210617989 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Considera que el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible es injusta con las personas que se mueven en bicicleta o VMP, considerando que *"vulnera derechos fundamentales como la libre circulación por la cuidad como cualquier otro vehículo". además que limita al máximo y desincentiva el uso de transportes sostenibles y no contaminantes como lo son las bicicletas y los patinetes eléctricos".*

Contestación: **se desestima**, porque el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS de 5 de octubre de 2018 no supone vulneración de derecho fundamental alguno.

En ese sentido se informa que la libertad de circulación, reconocida y protegida por el artículo 19 de la Constitución Española de 1978, constituye el derecho a elegir libremente su residencia y a circular por el territorio nacional, a entrar y salir libremente de España en los términos legalmente establecidos que no podrán ser limitados por motivos políticos o ideológicos.

Como señala la sección Segunda de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de justicia de Madrid, en el fundamento jurídico séptimo su Sentencia 333/2019, de 24 de abril de 2019 (recurso nº 18/2017):

> *"Estrechamente relacionado con el derecho a la libertad y a la seguridad que consagra el artículo 17 de la Constitución española, entendida como una libertad deambulatoria o de movimiento, el derecho a la libertad de circulación a que hace mención el artículo 19 de nuestra Norma Suprema pertenece, asimismo, a la denominada genéricamente "libertad personal" pero hace referencia a los lugares en los que uno puede estar o donde puede moverse. El valor o bien jurídico protegido por el derecho que estamos tratando es la posibilidad de fijar uno mismo el lugar donde estar de manera transitoria o permanente (STC 28/1999), imponiendo en su faceta negativa a los poderes públicos el deber de no interferir en la elección personal del lugar de estancia y/o residencia.*
>
> *Lo que consagran las normas aludidas, sin embargo, es una libertad personal -esto es, referida a la estancia, deambulación, desplazamiento, establecimiento o residencia de personas físicas (y jurídicas, en lo que resulte referible a las mismas el derecho que estamos examinando)- pero no aparece constitucionalmente consagrado ni debe reputarse comprendido en el ámbito de protección reforzada correspondiente una forma específica de efectividad del derecho en cuestión y, más en concreto, que el desplazamiento deba tener lugar necesariamente mediante el uso de vehículos de motor, forma específica de desplazamiento que tampoco reputamos reconducible a la libertad de circulación de bienes a que hace mención el artículo 139.2 de la Constitución, íntimamente relacionado con la unidad de mercado –que supone la libertad de circulación sin traba por todo el territorio nacional de bienes, capitales, servicios y mano de obra y la igualdad de las condiciones básicas de ejercicio a la actividad económica- y el derecho a la libertad empresarial que consagra el artículo 38 de la Norma Suprema, proscribiendo condiciones o requisitos concretos que sean discriminatorios o proteccionistas.*
>
> *Pero es que, aún de entenderse afectado el derecho de circulación por las restricciones al tráfico y circulación de vehículos de motor que el Protocolo aquí impugnado contempla, en cualquier caso el referido derecho, como todos los que la Constitución consagra como derechos fundamentales, no es absoluto y es susceptible de ser sometido a límites siempre que, entre otras exigencias (en particular que la medida limitativa cuente con habilitación legal específica), los mismos vengan impuestos por causas que justifiquen restricciones a la libertad de circulación, siendo que, como afirma la STC 84/2013, de 11 de abril (RJ 6), es doctrina consolidada de ese Tribunal que "no toda medida que incida en la libre circulación de bienes -y personas- por el territorio nacional es necesariamente contraria al art. 139.2 CE , sino que únicamente lo será cuando persiga de forma intencionada la finalidad de obstaculizar la libre circulación o genere consecuencias objetivas que impliquen el surgimiento de obstáculos que no guarden relación y sean desproporcionados respecto del fin constitucionalmente lícito que pretenda la medida adoptada (STC 37/1981, fundamento jurídico 2)" (STC 66/1991, de 22 de marzo, FJ 2)".*

El hecho de que la normativa de tráfico ordene el uso de las vías públicas por los vehículos no supone vulneración alguna del derecho fundamental a la libre circulación porque dicho derecho no ampara la circulación en el tipo de vehículo que cada persona desee, sino que la circulación de los vehículos se regula en atención a las características técnicas de los mismos y

de las vías y a la ordenación del uso de las vías y los espacios susceptibles de circulación de vehículos.

En este sentido se recuerda que las bicicletas y los vehículos de movilidad personal (VMP) no tienen derecho a circular por cualquier tipo de vía sino que están sujetos, como todo vehículo, a las normas jurídicas que determinan las vías por las que pueden circular y las condiciones exigidas para su circulación y estacionamiento.

De este modo, las bicicletas y los VMP tienen legalmente prohibido circular por autovías y autopistas por el artículo 20.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), sin perjuicio de la posibilidad de las bicicletas de circular por los arcenes de autovías.

La OMS dispone de expresa habilitación legal, conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV, para regular *"los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social"*.

Asimismo la OMS dispone de expresa habilitación legal para regular los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, en virtud de lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM).

La regulación sobre la circulación y el estacionamiento de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se adopta en ejercicio de la expresa habilitación legal y de conformidad con la normativa estatal básica de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial y la legislación de régimen local general y especial que otorga al Ayuntamiento de Madrid la facultad de regular, mediante ordenanza, el uso de las vías y espacio públicos para la circulación de vehículos, incluyendo las bicicletas y los VMP.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial** al objeto de incluir la motivación de su pleno respeto al derecho fundamental a la libre circulación de las personas.

2ª) Alegación:

Considera que el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible es injusto por entender *que "limita al máximo y desincentiva el uso de transportes sostenibles y no contaminantes como lo son las bicicletas y los patinetes eléctricos".*

Contestación: **se desestima**, por considerar que bicicletas y VMP disponen de características distintas que aconsejan regularlas de forma diferenciada atendiendo a las especificidades de cada uno de estos vehículos, al igual que hace la normativa estatal de tráfico que no lleva a cabo una equiparación sino que regula específicamente las bicicletas y de forma separada los VMP.

Sirva de ejemplo la posibilidad de las bicicletas de circular en travesías y vías fuera de poblado que no sean autovías ni autopistas autorizada por los artículos 36 y 38 del Reglamento General de Circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre) con una velocidad máxima de 45 km/h conforme a lo previsto en el artículo 48.1.e) del RGC, que no resulta de aplicación a los VMP.

Por su parte los artículos 3.j) y 22.bis del Reglamento General de Vehículos, aprobado mediante Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en su redacción dada por el artículo segundo apartados uno y tres del Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre (BOE nº 297 de 11 de noviembre) exigen a los VMPs disponer de un "certificado para la circulación" que, sin embargo, no se exige a las bicicletas. Por tanto, se trata de vehículos distintos cuya regulación en la Ordenanza de Movilidad Sostenible debe atender a sus características conforme a su diversa y específica regulación contenida en el Reglamento General de Circulación y el Reglamento General de Vehículos.

Sin perjuicio de ello, se informa que a resultas de otras alegaciones, y de la suya pese a no contener una concreción de las vías por las que solicita circular, **se llevan a cabo las siguientes modificaciones** en el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS de 5 de octubre de 2018:

1º) Se modifica la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS para **autorizar la circulación de bicicletas por túneles urbanos, salvo señalización en contrario**:

> *"9. Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:*
>
> *c) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*
> *d) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones".*

2º) Se modifica la redacción que el Proyecto inicial da al **Preámbulo** y al **artículo 177 de la OMS** para **permitir la circulación de VMPs por carriles multimodales**, con las siguientes obligaciones:

d) hacer uso del alumbrado obligatorio delantero y trasero del vehículo como mínimo entre el ocaso y la salida del sol en los términos previstos en el artículo 98.1 del Reglamento General de Circulación, y preferentemente en todo momento;

e) proteger la cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado;

f) extremar la atención en la circulación.

Se recomienda el uso del casco en todo momento durante la circulación en VMP.

3ª) Alegación:

Es injusto que una moto pueda aparcar en la acera o en la zona ser sin problema por ejemplo y yo con mi bicicleta pueda ser multado por aparcar o atar mi bici en la acera.

Contestación: La redacción que el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) de 5 de octubre de 2018 promueve que las motocicletas, los ciclos y VMP estacionen en las reservas específicamente habilitadas para los respectivos tipos de vehículos, por lo que en su regulación esencial ofrece un tratamiento similar, sin perjuicio de determinadas diferencias establecidas en atención al tipo de movilidad para la que se empelan por los distintos usuarios.

El distinto tratamiento en materia de estacionamiento de las motocicletas y ciclomotores respecto de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los VMP no se fundamenta en las diferencias de espacio ocupado ni en su sostenibilidad, sino en la realidad fáctica de los problemas de accesibilidad y seguridad vial que se producen en las aceras y en las necesidades de movilidad que satisfacen uno y otro tipo de vehículos.

Las personas usuarias de motos y ciclomotores, por la masa y peso de su vehículo y su mayor precio, tienen un mayor cuidado en el estacionamiento de sus vehículos de forma que no impidan la accesibilidad universal.

Frente a esta realidad, las personas usuarias de bicicletas y VMP, especialmente de los vehículos destinados a su arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija estacionan habitualmente incumpliendo las obligaciones de accesibilidad y circulan por las aceras poniendo en peligro la seguridad vial de los peatones.

Las personas usuarias de bicicletas y VMP privados a la hora del estacionamiento tienen un mayor cuidado para evitar su robo o su vandalización.

Por otro lado es preciso considerar que las bicicletas y los VMP permiten una movilidad de corto y medio recorrido de entre 1 y 15 kilómetros por lo que, con carácter general, solo constituyen una alternativa de comunicación interurbana si se realiza un uso intermodal de estos vehículos en combinación con el transporte público colectivo. Mientras que las motocicletas permiten una comunicación urbana e interurbana de mayor recorrido, por lo que constituye una alternativa al vehículo automóvil privado que circula y estaciona en la ciudad de Madrid proveniente no solo de otras vías de la ciudad de Madrid sino de vehículos cuyo origen de tránsito se encuentra en vías de otros municipios o Comunidades Autónomas, por lo que si bien no suponen una ventaja en materia de sostenibilidad sí suponen un beneficio muy positivo en materia de consumo de espacio público urbano en comparación con el automóvil privado.

La expansión de las motocicletas eléctricas y los servicios de arrendamiento sin conductor de motos "CERO Emisiones" de corta duración y sin base fija permiten incrementar la sostenibilidad de este tipo de vehículo.

La regulación del estacionamiento de motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, y la regulación del estacionamiento de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos responde a las características específicas de ambos tipos de vehículos, sus repercusiones en materia de disciplina viaria, seguridad vial en la acera y de consumo del espacio público.

Sin perjuicio de la anterior y a la vista de ésta y otras alegaciones recibidas, se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que "con carácter excepcional" pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1 que, como consecuencia de la estimación parcial de esta alegación, quedaría redactado en los siguientes términos:

> ***"Artículo 48.*** *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*
>
> *1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:*
>
> > *a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.*
> >
> > *b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.*
>
> *Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:*

a) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.

b) Se prohíbe su estacionamiento en el ámbito peatonal de las paradas de transporte publico colectivo y de las reservas para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida

c) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.

d) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC".

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

Por todo lo expuesto **se estima parcialmente** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **se lleva a cabo la modificación descrita** en el Proyecto inicial de ordenanza, **y además se refleja en el análisis del impacto normativo inicial para motivar la regulación de la propuesta normativa del artículo 48 de la OMS**.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 5

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 4 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210628249 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: Solicita que se rectifique el proyecto inicial de Ordenanza de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible para permitir la circulación de los VMPs por los ciclocarriles (carriles 30) de las calles de Madrid, por considerar que la circulación por el centro este tipo de carriles es igual de segura que la circulación en una bicicleta; y por considerar que esta decisión va en contra del proyecto Madrid360 y de cualquier iniciativa por fomentar los vehículos eléctricos (que así son considerados desde enero por la DGT).

Contestación: **se estima**, por considerar que la circulación de VMPs por carriles multimodales (tal y como los denomina el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS, que vienen a coincidir con los carriles que la vigente OMS denomina “ciclocarriles”) permite dar continuidad a los desplazamientos en este tipo de vehículos, facilitando la seguridad jurídica de conocer las vías por las que estos vehículos pueden circular y favoreciendo el desarrollo de este tipo de movilidad medioambientalmente sostenible en términos de emisiones de gases contaminantes y de menor consumo de espacio público.

En términos de seguridad vial la circulación por carriles multimodales, en los que la velocidad máxima está limitada a 30 kms/h, se considera compatible con la circulación de los VMPs que tienen limitada jurídicamente su velocidad máxima a 25 kms/h conforme a lo previsto en su definición normativa del apartado A del anexo II del Reglamento General de Vehículos,

aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en su redacción dada por el artículo segundo seis d) del Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre (BOE nº 297 de 11 de noviembre).

No obstante se considera necesario recordar a las personas que circulen por este tipo de vías el riesgo que supone circular por un carril multimodal, junto al que pueden existir carriles con una ordenación del límite máximo de velocidad de 50 kms/h por los que los VMPs tienen prohibida su circulación, así como la necesidad de extremar la precaución en los giros.

Como todo vehículo, los VMPs que circulen entre el ocaso y la salida del sol están sujetos a la obligación de llevar encendido el alumbrado reglamentario conforme a lo previsto en el artículo 98.1 del Reglamento General de Circulación, sin perjuicio de la recomendación del uso de alumbrado en todo momento para facilitar su visualización por el resto de personas usuarias de las vías públicas.

Por último se considera imprescindible, por razones imperiosas de interés general de seguridad vial, de salud pública y de protección de la salud de las personas, establecer la obligación del uso de casco homologado o certificado para la protección de la cabeza en la circulación por la calzada de los carriles multimodales, sin perjuicio de la recomendación de su uso en todo momento durante la circulación en VMP.

Como consecuencia de la estimación de esta alegación **se modifica** la redacción que el Proyecto inicial da al **Preámbulo** y al **artículo 177 de la OMS** para permitir la circulación de VMPs por carriles multimodales, con las siguientes obligaciones:

a) hacer uso del alumbrado obligatorio delantero y trasero del vehículo como mínimo entre el ocaso y la salida del sol en los términos previstos en el artículo 98.1 del Reglamento General de Circulación, y preferentemente en todo momento;
b) proteger la cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado;
c) extremar la atención en la circulación.

Se recomienda el uso del casco en todo momento durante la circulación en VMP.

Asimismo se modifica la **MAIN** para recoger estos cambios.

2ª) Alegación: considera que deberían de estar homogeneizados los derechos y obligaciones para ambos tipos de vehículos. Por donde circula una bicicleta, debería ser posible circular con un VMP.

Contestación: **se desestima**, por considerar que bicicletas y VMP disponen de características distintas que aconsejan regularlas atendiendo de forma específica a sus especificidades, al igual que hace la normativa estatal de tráfico que no lleva a cabo una equiparación sino que regula específicamente las bicicletas y de forma separada los VMP.

Sirva de ejemplo la posibilidad de las bicicletas de circular en travesías y vías fuera de poblado que no sean autovías ni autopistas autorizada por los artículos 36 y 38 del Reglamento General de Circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre) con una velocidad máxima de 45 kms/h conforme a lo previsto en el artículo 48.1.e) del RGC, que no resulta de aplicación a los VMP.

Por su parte los artículos 3.j) y 22.bis del Reglamento General de Vehículos, aprobado mediante Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en su redacción dada por el artículo segundo apartados uno y tres del Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre (BOE nº 297 de 11 de noviembre) exigen a los VMPs disponer de un "certificado para la circulación" que, sin embargo, no se exige a las bicicletas. Por tanto se trata de vehículos distintos cuya regulación en la Ordenanza de Movilidad Sostenible debe atender a sus características conforme a su diversa y específica regulación contenida en el Reglamento General de Circulación y el Reglamento General de Vehículos.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 6

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 4 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210630670 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Solicita que se eliminen todas las medidas en relación a la movilidad en bicicleta y patinete que signifique una reducción de las medidas existente o que las prohíban totalmente, alegando que: *"En un momento en el que no grandes capitales europeas o mundiales, si no que muchas ciudades españolas están avanzando hacia un modelo en el que este tipo de vehículos cobra más protagonismo y se le facilita su implantación o desarrollo, con estas nuevas medidas la ciudad de Madrid da un paso atrás. Si queremos reducir la contaminación, hacer de nuestra ciudad, un lugar más atractivo para todo tipo de gente, está no la a la línea que se debería seguir. Les pido que reconsideren el documento e incluyan algunas de las medidas propuestas por organizaciones y colectivos relacionados con estos vehículos".*

Contestación: **Se estima parcialmente.** Las bicicletas y VMP disponen de características distintas que aconsejan regularlas de forma diferenciada atendiendo a las especificidades de cada uno de estos vehículos, al igual que hace la normativa estatal de tráfico que no lleva a cabo una equiparación sino que regula específicamente las bicicletas y de forma separada los VMP.

Sirva de ejemplo la posibilidad de las bicicletas de circular en travesías y vías fuera de poblado que no sean autovías ni autopistas autorizada por los artículos 36 y 38 del Reglamento General de Circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre) con una velocidad máxima de 45 kms/h conforme a lo previsto en el artículo 48.1.e) del RGC, que no resulta de aplicación a los VMP.

Por su parte los artículos 3.j) y 22.bis del Reglamento General de Vehículos, aprobado mediante Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en su redacción dada por el artículo segundo apartados uno y tres del Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre (BOE nº 297 de 11 de noviembre) exigen a los VMPs disponer de un "certificado para la circulación" que, sin embargo, no se exige a las bicicletas. Por tanto se trata de vehículos distintos cuya regulación en la Ordenanza de Movilidad Sostenible debe atender a sus características conforme a su diversa y específica regulación contenida en el Reglamento General de Circulación y el Reglamento General de Vehículos.

Sin perjuicio de ello se informa que a resultas de otras alegaciones, y de la suya pese a no contener una concreción de las vías por las que solicita circular, **se llevan a cabo las siguientes modificaciones** en el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS de 5 de octubre de 2018:

1º) La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

> *"9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación".*

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se excepciona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

> *"1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine".*

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

"Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección".

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

"4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante".

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

"3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.

Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana".

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello**, se estima la alegación**, **se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

"Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.

Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:

e) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;
f) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones".

Con esta modificación se mantiene la posibilidad de circular en bicicleta en túneles urbanos en mejores condiciones de seguridad vial tanto para las personas que circulen en las bicicletas como de resto de usuarios de las vías públicas municipales.

2º) Se modifica la redacción que el Proyecto inicial da al artículo 177 de la OMS para autorizar la circulación de VMPs por carriles multimodales al objeto de dar continuidad a los desplazamientos en este tipo de vehículos, facilitando la seguridad jurídica de conocer las vías por las que estos vehículos pueden circular y favoreciendo el desarrollo de este tipo de movilidad medioambientalmente sostenible en términos de emisiones de gases contaminantes y de menor consumo de espacio público.

En términos de seguridad vial la circulación por carriles multimodales, en los que la velocidad máxima está limitada a 30 kms/h, se considera compatible con la circulación de los VMPs que tienen limitada jurídicamente su velocidad máxima a 25 kms/h conforme a lo previsto en su definición normativa del apartado A del anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en su redacción dada por el artículo segundo seis d) del Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre (BOE nº 297 de 11 de noviembre).

No obstante se considera necesario recordar a las personas que circulen por este tipo de vías el riesgo que supone circular por un carril multimodal, junto al que pueden existir carriles con una ordenación del límite máximo de velocidad de 50 kms/h por los que los VMPs tienen prohibida su circulación, así como la necesidad de extremar la precaución en los giros.

Como todo vehículo, los VMPs que circulen entre el ocaso y la salida del sol están sujetos a la obligación de llevar encendido el alumbrado reglamentario conforme a lo previsto en el artículo 98.1 del Reglamento General de Circulación, sin perjuicio de la recomendación del uso de alumbrado en todo momento para facilitar su visualización por el resto de personas usuarias de las vías públicas.

Por último se considera imprescindible, por razones imperiosas de interés general de seguridad vial, de salud pública y de protección de la salud de las personas, establecer la obligación del uso de casco homologado o certificado para la protección de la cabeza en la circulación por la calzada de los carriles multimodales, sin perjuicio de la recomendación de su uso en todo momento durante la circulación en VMP.

Como consecuencia de la estimación de esta alegación se modifica la redacción que el Proyecto inicial da al Preámbulo y al artículo 177 de la OMS para permitir la circulación de VMPs por carriles multimodales, con las siguientes obligaciones:

a) hacer uso del alumbrado obligatorio delantero y trasero del vehículo como mínimo entre el ocaso y la salida del sol en los términos previstos en el artículo 98.1 del Reglamento General de Circulación, y preferentemente en todo momento;

b) proteger la cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado;

c) extremar la atención en la circulación.

Se recomienda el uso del casco en todo momento durante la circulación en VMP.

Con esta modificación el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS ampliaría las vías por las que pueden circular los VMP, dado que en la vigente OMS los VMP tienen prohibido circular por los ciclocarriles sin perjuicio de la posibilidad de autorización de la disposición adicional quinta que no ha sido objeto de aplicación.

3º) Se mantiene la supresión de la circulación de bicicletas a contrasentido en las calles residenciales en las que exista una limitación de velocidad a 20Km/h recogida en el artículo 169.1 de la OMS, así como la posibilidad de habilitación de autorización de circulación en contrasentido de bicicletas, mediante señalización, en el resto de calles de sentido único de la red viaria local, comprendida por las vías secundarias que tienen como función primordial el acceso a los usos situados en sus márgenes, podrá habilitarse, **por motivos de seguridad vial.**

Como consecuencia de esta alegación se llevan las **modificaciones descritas en los artículos 167.9 de al OMS** para autorizar la circulación de bicicletas en túneles en las condiciones de seguridad vial previamente descritas, **y respecto del artículo 177** para autorizar la circulación de VMP en los carriles multimodales siempre que se circule protegiendo la cabeza mediante casco homologado o certificado, modificando la memoria del análisis del impacto normativo inicial para motivas estas modificaciones. **Se desestima el resto de la alegación**.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 7

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 5 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210630927 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone el escrito que *"si se va a prohibir circular en bicicleta por túneles y/o pasos por debajo del nivel y al mismo o tiempo se cierran vías ciclables para poder pasar a diferentes zonas de la ciudad, como ejemplo tienen el caso del parque de Tierno Galván, nos van a obligar a incumplir la ordenanza que se va a aprobar"*.

1ª) Alegación:

Solicita que no se prohíba circular por túneles ni pasos debajo de nivel.

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

> *"8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid".*

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la

circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

> *"9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación".*

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se excepciona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

> *"1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine".*

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

> *"Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección"*.

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

> *"4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante".*

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

> *"3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.*
>
> *Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana".*

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el

desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello**, se estima la alegación**, **se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

> *"Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.*
>
> *Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:*
>
> *a) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*
> *b) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones".*

2ª) Alegación:

Solicita que se vuelvan a abrir los caminos ciclables debidamente construidos para tal fin.

Contestación:

En relación a lo expuesto por el interesado, se informa que la circulación de bicicletas los parques municipales, como el Parque de Tierno Galván que cita expresamente en su alegación, figura expresa y detalladamente mente regulada en el artículo 169 de la OMS, relativo a las condiciones particulares de circulación de bicicletas para determinadas calles. Concretamente el artículo 169.5 de la vigente OMS de 5 de octubre de 2018 establece que:

> *5. En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los paseos pavimentados de más de 3 metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a 20 kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal. En caso de que las bicicletas no cuenten con un espacio diferenciado del de los peatones, su velocidad máxima deberá limitarse a 5 km/h en los días u horarios con mayor intensidad de tránsito peatonal. Sí podrán circular por el resto de paseos los menores de 12 años, siempre respetando la prioridad peatonal y cuando la escasa afluencia de público lo permita y no causen molestias a quienes utilicen el parque.*
> *En zonas forestales y parques suburbanos, las bicicletas podrán circular por los caminos interiores con la prioridad peatonal propia de las sendas ciclables, realizando una*

conducción responsable que evite poner en peligro a los peatones que circulen por los mismos. No obstante podrán establecerse condiciones de circulación específicas más restrictivas en determinados parques o zonas forestales mediante la señalización correspondiente.

La redacción que el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la OMS propone dar al artículo 169 mantiene íntegro el contenido del vigente artículo 169.5, pero lo divide en tres apartados, los apartados 2 a 4, por motivos de técnica normativa, sustituyendo la expresión numérica por la expresión alfabética en palabras de los límites de velocidad y de la anchura de los paseos. La redacción propuesta es la siguiente:

"2. En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los paseos pavimentados de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte
kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

En caso de que las bicicletas no cuenten con un espacio diferenciado del de los peatones, su velocidad máxima deberá limitarse a cinco kilómetros por hora en los días u horarios con mayor intensidad de tránsito peatonal. Sí podrán circular por el resto de paseos los menores de doce años, siempre respetando la prioridad peatonal y cuando la escasa afluencia de público lo permita y no causen molestias a quienes utilicen el parque.

3. En zonas forestales y parques suburbanos, las bicicletas podrán circular por los caminos
interiores con la prioridad peatonal propia de las sendas ciclables, realizando una conducción responsable que evite poner en peligro a los peatones que circulen por los mismos.

4. Podrán establecerse condiciones de circulación específicas más restrictivas en determinados parques o zonas forestales mediante la señalización correspondiente".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación por los siguientes motivos:

1º) Se desestima por tratarse de una cuestión que no es objeto de la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de 5 de octubre de 2018.

2º) Asimismo se desestima porque el Proyecto inicial de modificación de la OMS mantiene el contenido sustantivo de la regulación de la circulación de bicicletas en jardines y parques públicos urbanos, habiéndose producido modificaciones meramente formales de ordenación en apartados del precepto y de expresión de los números en palabras.

3º) En relación al Parque de Tierno Galván, se le informa que los servicios técnicos municipales han detectado un elevado nivel de indisciplina respecto a la circulación de bicicletas en la zona inferior del Parque por la presencia significativa de bicicletas circulando **por paseos no**

pavimentados o de menos de 3 metros de ancho por los que las bicicletas tienen prohibida su circulación, por lo que se consideró conveniente la instalación de señalización vertical de prohibición de acceso de bicicletas (señal R-114) en aquellas entradas al citado Parque en cuyas vías no se cumplen los requisitos establecidos por el artículo 169.5 de la OMS para ser considerado como senda ciclable, como refuerzo del obligado cumplimiento de la normativa vigente.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en el análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 10

Dª. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 8 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210642132 por el que Dª. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que, habiendo conocido que el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible propone que esté prohibido *"dejar bicis y VMP en aceras sin anclar a mobiliario"*, considera injusto que las motos puedan seguir haciéndolo en las mismas condiciones que ahora.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS regula el estacionamiento de bicicletas y VMP en los siguientes términos recogidos en la redacción que propone dar al artículo 48.1 de la OMS:

1º) La regla general es que las bicicletas y los VMP deben estacionarse exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ellos (tal y como recoge el artículo 48.2 de la vigente OMS), es decir, en las reservas específicamente establecidas para el estacionamiento de ambos tipos de vehículos, que con carácter preferente se implantarán en la banda de estacionamiento de la calzada, y que también podrán situarse en acera, en cuyo

caso las personas usuarias de bicicletas y VMP deberán apearse de los mismos, y en cuanto abandonen la calzada y pisen la acera deberán en todo momento transitar a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

2º) Por sus características técnicas, las bicicletas y VMP deben estacionarse en reservas específicas por dos motivos:

a) para que dispongan de un elemento separador físico que les proteja de eventuales daños producidos por otros vehículos más voluminosos y pesados como los automóviles, es decir, para garantizar la propia seguridad de los vehículos objeto de estacionamiento;
b) para que dispongan de elementos de horquilla a los que puedan anclarse para evitar su robo y dificultar su eventual vandalización.

3º) Con carácter excepcional se permitiría el estacionamiento de bicicletas y VMP en la acera siempre que no perjudiquen el tránsito peatonal y la accesibilidad universal de la acera y los espacios estanciales, pudiendo exclusivamente anclar las bicicletas y VMP a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.

4º) Dicho precepto no ampararía el anclaje a señales de tráfico, a farolas ni a otros elementos del espacio público municipal, solo lo permitiría a los elementos de mobiliario urbano delimitadores del espacio como las denominadas “vallas sol”.

Por ello se considera necesario modificar la redacción que el Proyecto normativo da al último párrafo del artículo 48.2 de la OMS para regular expresamente la prohibición de anclaje de bicicletas y VMP a elementos de señalización.

5º) Por todo lo anterior **se estima parcialmente su alegación,** en cuanto se estima la necesidad de determinar las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

6º) A la vista de la alegación se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que “con carácter excepcional” pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1 que, como consecuencia de la estimación parcial de esta alegación, quedaría redactado en los siguientes términos:

> ***"Artículo 48.*** *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*
>
> *1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:*
>
> *a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.*
>
> *b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.*
>
> *Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:*
>
> *e) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.*
>
> *f) Se prohíbe su estacionamiento en el ámbito peatonal de las paradas de transporte publico colectivo y de las reservas para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida*
>
> *g) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.*
>
> *h) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC".*

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

2ª) Alegación:

Considera que las bicis y las motos deberían tener la misma regulación a efectos de estacionamiento.

Contestación: La redacción que el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) de 5 de octubre de 2018 promueve que las motocicletas, los ciclos y VMP estacionen en las reservas específicamente habilitadas para los respectivos tipos de vehículos, por lo que en su regulación esencial ofrece un tratamiento similar, sin perjuicio de determinadas diferencias establecidas en atención al tipo de movilidad para la que se empelan por los distintos usuarios.

El distinto tratamiento en materia de estacionamiento de las motocicletas y ciclomotores respecto de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los VMP no se fundamenta en las diferencias de espacio ocupado ni en su sostenibilidad, sino en la realidad fáctica de los problemas de accesibilidad y seguridad vial que se producen en las aceras y en las necesidades de movilidad que satisfacen uno y otro tipo de vehículos.

Las personas usuarias de motos y ciclomotores, por la masa y peso de su vehículo y su mayor precio, tienen un mayor cuidado en el estacionamiento de sus vehículos de forma que no impidan la accesibilidad universal.

Frente a esta realidad, las personas usuarias de bicicletas y VMP, especialmente de los vehículos destinados a su arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija estacionan habitualmente incumpliendo las obligaciones de accesibilidad y circulan por las aceras poniendo en peligro la seguridad vial de los peatones.

Las personas usuarias de bicicletas y VMP privados a la hora del estacionamiento tienen un mayor cuidado para evitar su robo o su vandalización.

Por otro lado es preciso considerar que las bicicletas y los VMP permiten una movilidad de corto y medio recorrido de entre 1 y 15 kilómetros por lo que, con carácter general, solo constituyen una alternativa de comunicación interurbana si se realiza un uso intermodal de estos vehículos en combinación con el transporte público colectivo. Mientras que las motocicletas permiten una comunicación urbana e interurbana de mayor recorrido, por lo que constituye una alternativa al vehículo automóvil privado que circula y estaciona en la ciudad de Madrid proveniente no solo de otras vías de la ciudad de Madrid sino de vehículos cuyo origen de tránsito se encuentra en vías de otros municipios o Comunidades Autónomas, por lo que si bien no suponen una ventaja en materia de sostenibilidad sí suponen un beneficio muy positivo en materia de consumo de espacio público urbano en comparación con el automóvil privado.

La expansión de las motocicletas eléctricas y los servicios de arrendamiento sin conductor de motos “CERO Emisiones” de corta duración y sin base fija permiten incrementar la sostenibilidad de este tipo de vehículo.

La regulación del estacionamiento de motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, y la regulación del estacionamiento de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos responde a las características específicas de ambos tipos de vehículos, sus repercusiones en materia de disciplina viaria, seguridad vial en la acera y de consumo del espacio público.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en el análisis del impacto normativo inicial para motivar la regulación de la propuesta normativa del artículo 48 de la OMS**.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 11

Dª. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 8 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210642165 por el que Dª. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que el texto habla de túneles y no de pasos inferiores, una distinción importante para no prohibir pasar por debajo de cualquier paso elevado. El problema es que se trata de una definición técnica sin soporte legal, por lo que en muchos tramos no quedaría claro si está prohibida o la circulación, lo que podría generar *"arbitrariedad policial y no pocas multas recurribles"*. El único permiso claro de paso serían aquellos túneles con vías reservadas a bicis que además estén segregadas. La Ley de Seguridad Vial (Anexo I, art.78 y 79) define que sólo las vías ciclistas por parques o con trazado independiente de la calzada son "segregadas". Eso implica que el carril-bici que va de Méndez Alvaro hacia el Retiro y otros similares podrían quedar prohibidos.

Solicita que no se prohíba circular por túneles ni pasos debajo de nivel.

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

> *"8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid".*

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

> *"9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación".*

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se excepciona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

> *"1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine".*

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

> *"Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección".*

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

> *"4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante".*

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

> *"3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.*

Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana".

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello**, se estima la alegación**, **se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

"Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.

Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:

a) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;

b) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones".

2ª) Alegación:

Expone el escrito que la prohibición de circulación de bicicletas por túneles "*dejaría incomunicados algunos distritos y terminaría por condenar la conexión entre Vallecas y Madrid Río, al haberse también prohibido el paso por el Parque Tierno Galván".*

Respecto a la prohibición de circulación de bicicletas por el Parque de Tierno Galván.

Contestación:

En relación a lo interesado se informa que la circulación de bicicletas los parques municipales, como el Parque de Tierno Galván que cita expresamente en su alegación, figura expresa y detalladamente mente regulada en el artículo 169 de la OMS, relativo a las condiciones particulares de circulación de bicicletas para determinadas calles. Concretamente el artículo 169.5 de la vigente OMS de 5 de octubre de 2018 establece que:

5. En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los paseos pavimentados de más de 3 metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a 20 kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal. En caso de que las bicicletas no cuenten con un espacio diferenciado del de los peatones, su velocidad máxima deberá limitarse a 5 km/h en los días u horarios con mayor intensidad de tránsito peatonal. Sí podrán circular por el resto de paseos los menores de 12 años, siempre respetando la prioridad peatonal y cuando la escasa afluencia de público lo permita y no causen molestias a quienes utilicen el parque.
En zonas forestales y parques suburbanos, las bicicletas podrán circular por los caminos interiores con la prioridad peatonal propia de las sendas ciclables, realizando una conducción responsable que evite poner en peligro a los peatones que circulen por los mismos. No obstante podrán establecerse condiciones de circulación específicas más restrictivas en determinados parques o zonas forestales mediante la señalización correspondiente.

La redacción que el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la OMS propone dar al artículo 169 mantiene íntegro el contenido del vigente artículo 169.5, pero lo divide en tres apartados, los apartados 2 a 4, por motivos de técnica normativa, sustituyendo la expresión numérica por la expresión alfabética en palabras de los límites de velocidad y de la anchura de los paseos. La redacción propuesta es la siguiente:

"2. En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los paseos pavimentados de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte
kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

En caso de que las bicicletas no cuenten con un espacio diferenciado del de los peatones, su velocidad máxima deberá limitarse a cinco kilómetros por hora en los días u horarios con mayor intensidad de tránsito peatonal. Sí podrán circular por el resto de paseos los menores de doce años, siempre respetando la prioridad peatonal y cuando la escasa afluencia de público lo permita y no causen molestias a quienes utilicen el parque.

3. En zonas forestales y parques suburbanos, las bicicletas podrán circular por los caminos
interiores con la prioridad peatonal propia de las sendas ciclables, realizando una conducción responsable que evite poner en peligro a los peatones que circulen por los mismos.

4. Podrán establecerse condiciones de circulación específicas más restrictivas en determinados parques o zonas forestales mediante la señalización correspondiente".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación por los siguientes motivos:

1º) Se desestima por tratarse de una cuestión no normativa que no es objeto de la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de 5 de octubre de 2018.

2º) Asimismo se desestima porque el Proyecto inicial de modificación de la OMS mantiene el contenido sustantivo de la regulación de la circulación de bicicletas en jardines y parques públicos urbanos, habiéndose producido modificaciones meramente formales de ordenación en apartados del precepto y de expresión de los números en palabras.

3º) En relación al Parque de Tierno Galván se le informa que los servicios técnicos municipales han detectado un elevado nivel de indisciplina respecto a la circulación de bicicletas en la zona inferior del Parque por la presencia significativa de bicicletas circulando **por paseos no pavimentados o de menos de 3 metros de ancho por los que las bicicletas tienen prohibida su circulación**, por lo que se consideró conveniente la instalación de señalización vertical de prohibición de acceso de bicicletas (señal R-114) a aquellas entradas al citado Parque en cuyas vías no se cumplen los requisitos establecidos por el artículo 169.5 de la OMS para ser considerado como senda ciclable, como refuerzo del obligado cumplimiento de la normativa vigente.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en el análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 12

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DETALLISTAS DE PESCADOS Y PRODUCTOS CONGELADOS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MADRID (ADEPESCA)

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por la Asociación de empresarios detallistas de pescados y productos congelados de la Comunidad Autónoma de Madrid (ADEPESCA) al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 9 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210649718 por el que la Asociación de empresarios detallistas de pescados y productos congelados de la Comunidad Autónoma de Madrid (ADEPESCA) formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Es insuficiente la autorización al Colectivo Cualificado de Titulares de Vehículos Comerciales e Industriales recogida en el apartado 3 del artículo 52 de la OMS, por el que se les autoriza a estacionar tanto en plazas de color verde como en plazas de color azul en todo el Área de Estacionamiento Regulado por un tiempo máximo diario, continuado o no, de hasta ocho horas para los pescaderos profesionales, que se encuentran en sus tiendas prácticamente todo el horario de vigencia de la zona AER, de nueve de la mañana a nueve de la noche. Por ello, solicitan que se amplíe a doce horas el tiempo máximo de estacionamiento para los titulares de furgonetas isotermo, incluidos los días 24 y 31 de diciembre y ampliando al menos a 7 horas la autorización en sábados laborales.

Contestación:

El artículo 52.3.a) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) no ha sido objeto de modificación en el proyecto de Ordenanza aprobado la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid con fecha 27 de mayo de 2021.

El régimen de aplicación a los integrantes del colectivo cualificado de titulares de vehículos comerciales e industriales regulado en el artículo 52.3.a) de la OMS pretende compatibilizar las necesidades particulares de este colectivo con el objeto y finalidad del servicio de estacionamiento regulado, definido en el artículo 49.1 de la OMS como instrumento para la asignación del limitado espacio de estacionamiento de vehículos en superficie:

> "*El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación. El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la 42 Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*"

Por este motivo se ha establecido que el número de horas en que, como máximo, pueden estacionar en el área de estacionamiento regulado (AER) sujeta a la regulación de estacionamiento regulado del SER los vehículos de los integrantes de dicho colectivo cualificado sea inferior al horario diario sujeto a regulación.

Finalmente, y por lo que respecta a la solicitud de ampliación al menos a 7 horas de la autorización correspondiente a los días 24 y 31 de diciembre y a los sábados no festivos, el artículo 49.3 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible dispone que el horario de ordenación del estacionamiento será, tanto en sábados no festivos como en el mes de agosto y los días 24 y 31 de diciembre, de 9:00 a 15:00 horas; de manera que el periodo de 6 horas coincide con el periodo horario sujeto a regulación.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación.

Solicitud de eliminación del artículo 199.2.c).

La inclusión de artículo 199 en el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible responde básicamente a la supresión de la figura de las Áreas de Acceso Restringido y la inclusión de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección, la concreción en el artículo 199.2.b) de la normativa específica en materia de ruido así como a cuestiones meramente formales de técnica normativa como la sustitución de números por su expresión alfabética en palabras y el empleo de acrónimos.

El artículo 199.2.c) objeto de la alegación, referido a las medidas que pudieran incluirse en el Plan Zonal Específico asociado a cada Zona de Protección Acústica Especial (en adelante, ZPAE) para la prevención de la contaminación acústica, no puede ser objeto de supresión por tratarse de un mero recordatorio de la obligada aplicación de las medidas establecidas por los planes zonales específicos de las ZAPEs, que constituyen figuras de protección de ruido ambiental cuya exigibilidad aparece expresamente regulada en el artículo 25 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

Por último se recuerda que regulación del contenido de los planes zonales específicos y de las Zonas de Protección Acústica Especial no son objeto de la OMS ni pueden ser objeto de la Ordenanza que la modifique, sino que se regulan en la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica (OPCAT), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 25 de febrero de 2011.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 14

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 16 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210673656 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que este proyecto contempla prohibir la circulación de bicicletas por todos los túneles. Se indica entre otros aspectos que el proyecto pretende solucionar la seguridad vial, que esta sea más sostenible y que haya una mejora técnica donde facilite la comprensión. Al darse la situación de encontrarse un ciclista con un túnel, por el que en la actualidad pasa, y tenerlo prohibido, pueden darse varias situaciones: Una, que tenga que dar un rodeo más largo por lo que decida no usar la bicicleta y utilizar otro medio menos sostenible. Dos, que tenga que buscar pasos inseguros, como arcenes, cunetas y otros pasos de mayor peligro aumentando la inseguridad vial. Tres, teniendo que empujar la bici por zonas peatonales con la incomodidad que supone tanto para el ciclista como para los peatones. Cuatro, que atraviese el túnel pensando que se trata de un paso inferior arriesgándose a la sanción según que túnel y según la interpretación del agente, estando en contradicción con la mejora de comprensión de la normativa que se pretende. Como se puede ver en los casos expuestos, no mejora la seguridad vial, no mejora la movilidad sostenible y tampoco facilita en el aspecto técnico la comprensión al ser en muchos casos interpretativa. Por otra parte, si tenemos en cuenta que el paso por los túneles de Madrid no ha ocasionado ningún accidente y que la velocidad en ciudad se ha

reducido por obligación de una norma de ámbito superior, no tiene por qué aumentar la peligrosidad.

Solicita que se elimine la prohibición de atravesar los túneles en bicicleta.

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

> *"8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid".*

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

> *"9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación".*

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se excepciona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

> *"1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine".*

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

> *"Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección".*

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

"4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante".

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

"3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.

Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana".

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello**, se estima la alegación**, **se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

"Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.

Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:

a) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;

b) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones".

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 15

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª [redacted], al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 16 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de [redacted], formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: artículo 17 Velocidad

Solicita incluir en el artículo 17 de la OMS una modificación para garantizar en toda la ciudad la velocidad de 30 km/h, con el fin de que los vehículos motorizados extremen la prudencia en cualquier carril y no únicamente en los multimodales.

Contestación:

Tal y como establece el articula, los límites máximos de velocidad, con carácter general, será el establecido en el Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC).

Además, el punto segundo, y salvo regulación específica, u ordenación de un determinado límite de velocidad en la vía o tramo de la misma mediante señalización instalada al efecto, el límite máximo de velocidad se detalla para caso concreto.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: artículo 48. Propone dos modificaciones.

Se solicita que en el primer párrafo del artículo 48.1 de la OMS se suprima el término "exclusivamente".

A la vista de la alegación se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que "con carácter excepcional" pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

Por ello, **se estima parcialmente** en la medida en que no se suprime el término "con carácter excepcional", pero sí se determinan las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

> "**Artículo 48.** *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*
>
> 1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:
>
> a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.
>
> b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.
>
> Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:

i) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.

j) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.

k) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC".

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

Respecto al apartado 1.b) de la OMS.

Se solicita sustituir la redacción de artículo 48.1.b)

Contestación:

Se estima parcialmente:

a) **Se estima parcialmente** la alegación relativa a autorización de estacionamiento en aceras cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros y se cumplan las condiciones establecidas en la nueva redacción dada al artículo 48.1 de la OMS en los términos estimados en la contestación a la alegación anterior.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza pero sí de la MAIN para recoger la argumentación expuesta.**

4ª) Alegación: artículo 85. Aparcamientos de Bicicletas, bicicletas de pedales y otros ciclos y VMP

Solicita excluir del aparcamiento de las zonas reservadas a aquellos vehículos citados en el articulado que estén ligados a actividades económicas

Contestación:

Ya se establece una reducción del porcentaje de plazas que este tipo de vehículos con actividad económica podrán utilizar, y que establece en el 50%, ya que el propio artículo expone que los vehículos de este tipo que estén ligados al ejercicio de una actividad de explotación económica, incluidas la actividad de arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija y la actividad de reparto de comida y bienes, podrán estacionar en las reservas municipales siempre que no ocupen más del cincuenta por ciento de las plazas existentes en cada concreta reserva de estacionamiento, computando a tal efecto el número

total de los distintos tipos de vehículos de todas las actividades económicas estacionados en dicha reserva.

El reducirlo al 100% de los casos, ocasionaría una problemática de espacio físico donde poder ubicar este tipo de vehículos, y de ahí que el porcentaje establecido se considere suficiente para la convivencia de estos vehículos con los de carácter privativo de uso personal sin actividad económica.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación: artículo 87 de la OMS.

Solicita que el establecimiento de las reservas se hagan en función de la población existente, presencia de puntos de destino y accesos de transporte público, y no previo análisis de las circunstancias particulares de cada zona.

Contestación:

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

1º) El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público.

2º) La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al estacionamiento de otros vehículos.

3º) El Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

6ª) Alegación: artículo 166. Bicicleta.

Solicita que como normal general que la bicicleta se someta a las reglas generales, y plenas obligaciones de la red viaria. En todo lo no previsto en este capítulo resultará de aplicación la regulación general aplicable al resto de vehículos.

Contestación:

La actual Ordenanza de Movilidad Sostenible dar un carácter prioritario a este tipo de vehículos, sin duda sostenible, regalándolo para satisfacer su mayor uso.

Obviamente en su regulación ya se considera que es sujeto de pleno derecho y de las obligaciones establecidas en su articulado.

Por tanto no se considera necesario realizar una modificación en el texto en dicho sentido, por lo que ssta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

7ª) Alegación: artículo 167.2 OMS.

Respecto al apartado 167.2, solicita la supresión de artículo 167.2 que regula la obligación de que las personas menores de dieciocho años protejan su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública**, se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 del Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:

> "**Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:**
>
> 2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 *in fine* de la LTSV y 39.1 de la LCREM."

Por último se recuerda que es obligación de los Poderes Públicos regular las condiciones que promuevan la seguridad vial en el uso de las vías y espacios públicos, que dicha obligación es más intensa en relación con las personas menores de edad y que la circulación en condiciones de seguridad mediante la exigencia del uso obligatorio de los 16 a los 18 años se considera un elemento esencial tanto para garantizar la integridad física de las personas menores de edad que se desplacen en bicicleta o en VMP como para su educación vial.

Al contrario de lo que plantea la alegación la mejora de la seguridad vial incrementará el uso de la bicicleta y podrá hacer que el incremento del número de ciclistas mejore a su vez las condiciones generales de seguridad vial de los ciclistas. Por tanto, la exigencia del uso del casco constituye una medida fundamental de seguridad vial y, por ende, una medida de fomento del uso de la bicicleta en la movilidad urbana.

Se modifica la MAIN para incluir la argumentación expresada en la contestación a esta alegación.

Respecto al artículo 167.3 OMS.

Solicita el mantenimiento de esto artículo y su refuerzo.

Contestación:

La actual redacción propuesta en la OMS se mantendrá, ya que se considera que la redacción actual es la más apropiada, por cuanto la circulación en la posición central es la que mayor seguridad ofrece a las personas que circulan en bicicletas, motocicletas y VMP, porque obliga a los vehículos que quieran adelantarles a hacerlo a través del carril contiguo, sin invadir el carril por el que circula la bicicleta, y porque permite una mayor maniobrabilidad en caso de que un vehículo estacionado en la acera abriera una puerta o se produjera el acceso a la calzada de un peatón.

Por último se señala que el artículo 167.3 permite lógicamente al ciclista adaptar su circulación dentro de carril para adaptarse a las condiciones de circulación y de la vía, por ejemplo para esquivar una rugosidad del firme o abrir su posición para llevar a cabo un giro.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

Respecto al artículo 167.4 OMS.

Respecto al 167.4 se solicita suprimir la mención a que no es obligatoria la circulación ciclista por los carriles específicos, salvo señalización expresa que así lo indique, que circulen por el carril más a la derecha.

Contestación:

El propio articulado da libertad de movimientos al ciclista para circular por los carriles que considere más adecuados o seguros. Sin embargo, en determinadas vías, y por motivos de seguridad o de otra índole, y de forma excepcional, se establecerá el uso obligatorio de un determinado carril.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

Respecto al artículo 167.5 OMS.

Respecto al 167.5 se solicita suprimir la mención a que no es obligatoria la circulación ciclista por los carriles específicos, salvo señalización expresa que así lo indique, que circulen por el carril más a la derecha.

Contestación:

Nos remitimos al argumentario de la anterior alegación. Es decir, el propio articulado da libertad de movimientos al ciclista para circular por los carriles que considere más adecuados o seguros. Sin embargo, en determinadas vías, y por motivos de seguridad o de otra índole, y de forma excepcional, se establecerá el uso obligatorio de un determinado carril.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN**

Respecto al artículo 167.6 OMS.

Respecto del artículo 167.6 de la OMS del Proyecto inicial propone conservar la prohibición actual del uso del carril Bus por bicicletas.

Contestación:

1º) De conformidad con lo previsto en el artículo 143.2.1º) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS) de 5 de octubre de 2018, los carriles bus están exclusivamente reservados para la circulación y parada de los autobuses del transporte público colectivo urbano de viajeros regular de uso general (en delante, TPCURUG), quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

2º) La libre y generalizada circulación de bicicletas por los carriles reservados a los autobuses no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado. La promoción del uso de la bicicleta no puede llevarse a cabo trasladando la movilidad ciclista a los carriles reservados a los autobuses del TPCURUG.

3º) El vigente artículo 176.6 de la OMS, cuyo contenido normativo se mantiene por el Proyecto normativo inicial, limita la posibilidad de autorizar mediante señalización la circulación de bicicletas a aquellos carriles reservados para la circulación de autobuses cuya sección de calzada disponga de al menos cuatro metros y medio. Se trata de una disposición técnica dirigida a los servicios técnicos municipales competentes en materia de planificación de la movilidad, no a los ciclistas que solo podrán circular por carril bus si expresamente les autoriza la señalización instalada. Por tanto, las bicicletas solo podrán circular por aquellos carriles bus cuya señalización así lo permita expresamente, carriles que deberán disponer de una sección de al menos 4,5 metros.

4º) En lo relativo a la circulación de ciclistas por aquellos carriles bus expresamente autorizados por la señalización, se considera necesario mantener la circulación lo más próxima a la izquierda de carril bus para evitar accidentes como consecuencia de la invasión de la calzada por peatones o la apertura de puertas de los coches estacionados, pudiendo así disponer las personas ciclistas de la seguridad que supone la línea continua delimitadora del carril bus que se situaría a su izquierda y la distancia respecto a los posibles vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la calzada.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

Respecto al artículo 167.8 OMS.

Respecto al apartado 167.8 solicita suprimir el mismo por innecesario, pues entienden que regularlo como una excepción hace que parezca que tendrán un comportamiento diferente.

Contestación:

Efectivamente el punto 8 regula la circulación de las bicicletas en las rotondas. Se expone que sería inncesario por cuanto no sólo en las rotondas se debe reducir la velocidad ante un cliclista, si no en el conjunto de las vías.

Sin embargo, el artículo regula en su conjunto, en sus 9 apartados, cada supuesto posible en el que se pudiera encontrar la circulación de la bicicleta, y por motivos de seguridad se considera imprescindible su mantenimiento.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

Respecto al artículo 167.9 OMS.

Respecto al apartado 167.9 solicita se suprima que se prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, y que se cambie por "se podrá restringir".

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

> *"8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid".*

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

> *"9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación".*

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se excepciona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

> *"1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine".*

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

> *"Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección"*.

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

> *"4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante".*

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

> *"3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.*
>
> *Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana".*

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello**, se estima la alegación**, **se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

> *"Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.*

Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:

g) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;
h) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones".

8ª) Alegación: artículo 169 OMS.

Como son varios los apartados que se solicita su modificación, se contesta a cada uno de ellos.

Solicita que las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos.

Contestación:

La promoción del uso de la bicicleta no puede hacerse mediante la autorización de la circulación a contrasentido que genera riesgos de seguridad vial tanto para la propia persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía pública.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación. La circulación a contrasentido en las calles 20 y 30 supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalizado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización.

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de vehículos especialmente ligeros y manejables, pero decaen ante la evidencia del riesgo de seguridad vial que supone la circulación en sentido contrario al de la marcha, que introduce un factor de riesgo relevante de seguridad vial tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas, que pueden ser especialmente graves en caso de calles 20 de plataforma única conforme a lo previsto en el artículo 50.1.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Por idénticos motivos de seguridad vial se considera inadecuada la autorización de la circulación a contrasentido de bicicletas en las calles 30.

No puede admitirse la circulación de bicicletas a contrasentido para satisfacer la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

Respecto al 169.5 se solicita suprimir el artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, que prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos.

Contestación:

La redacción del artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo aplica en el ámbito de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid la prohibición de circulación de bicicletas por autopistas y autovías regulada en el artículo 20.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) y en el artículo 38.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

De la misma manera que no puede circular por la M-30, porque tiene la configuración de autovía, tampoco pueden circular por sus accesos porque se trata de vías unidireccionales que confluyen en la autovía, de forma que un vehículo que accediera a dicha vía de acceso tendría que quedarse en el arcén de la vía hasta que fuera retirada por una grúa, lo que supondría un riesgo de seguridad vial tanto para la persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía y que podría ocasionar problemas circulatorios.

Si la persona ciclista circulara en contra del sentido de circulación de carril de acceso a la M-30 cometería una infracción muy grave por circular en contra sentido y por generar un grave riesgo de seguridad vial resto de personas usuarias de la vía.

Debe precisarse que la redacción del artículo 169.5 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo no impediría circular a las bicicletas por las vías laterales de la Avenida de la Ilustración en mayores condiciones de seguridad vial que en la parte central de la vía que tiene un límite de velocidad superior ni impediría los movimientos circulatorios perpendiculares mediante los oportunos giros semaforizados hacia las vías urbanas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza. Se modifica la MAIN para recoger parte de la argumentación expuesta en la contestación a esta alegación.**

9ª) Alegación: artículo 170. OMS.

Solicita la supresión de los apartados 1 del citado artículo, del punto 6 y modificaciones en otros ellos.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 170 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

a) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
b) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

10ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita añadir al artículo 171 un nuevo apartado 4 con la siguiente redacción: "4. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto.

Contestación:

El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido

propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda -vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas crean que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 16

[redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted], al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 16 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210677671 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: artículo 17 Velocidad

Solicita incluir en el artículo 17 de la OMS una modificación para garantizar en toda la ciudad la velocidad de 30 km/h, con el fin de que los vehículos motorizados extremen la prudencia en cualquier carril y no únicamente en los multimodales.

Contestación:

Tal y como establece el articula, los límites máximos de velocidad, con carácter general, será el establecido en el Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC).

Además, el punto segundo, y salvo regulación específica, u ordenación de un determinado límite de velocidad en la vía o tramo de la misma mediante señalización instalada al efecto, el límite máximo de velocidad se detalla para caso concreto.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: artículo 48. Propone dos modificaciones.

Se solicita que en el primer párrafo del artículo 48.1 de la OMS se suprima el término "exclusivamente".

A la vista de la alegación se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que "con carácter excepcional" pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

Por ello, **se estima parcialmente** en la medida en que no se suprime el término "con carácter excepcional", pero sí se determinan las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

> "**Artículo 48.** *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*
>
> 1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:
>
> a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.
>
> b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.
>
> Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:

l) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.

m) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.

n) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC".

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

Respecto al apartado 1.b) de la OMS.

Se solicita sustituir la redacción de artículo 48.1.b)

Contestación:

Se estima parcialmente:

a) **Se estima parcialmente** la alegación relativa a autorización de estacionamiento en aceras cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros y se cumplan las condiciones establecidas en la nueva redacción dada al artículo 48.1 de la OMS en los términos estimados en la contestación a la alegación anterior.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza pero sí de la MAIN para recoger la argumentación expuesta.**

4ª) Alegación: artículo 85. Aparcamientos de Bicicletas, bicicletas de pedales y otros ciclos y VMP

Solicita excluir del aparcamiento de las zonas reservadas a aquellos vehículos citados en el articulado que estén ligados a actividades económicas

Contestación:

Ya se establece una reducción del porcentaje de plazas que este tipo de vehículos con actividad económica podrán utilizar, y que establece en el 50%, ya que el propio artículo expone que los vehículos de este tipo que estén ligados al ejercicio de una actividad de explotación económica, incluidas la actividad de arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija y la actividad de reparto de comida y bienes, podrán estacionar en las reservas municipales siempre que no ocupen más del cincuenta por ciento de las plazas existentes en cada concreta reserva de estacionamiento, computando a tal efecto el número

total de los distintos tipos de vehículos de todas las actividades económicas estacionados en dicha reserva.

El reducirlo al 100% de los casos, ocasionaría una problemática de espacio físico donde poder ubicar este tipo de vehículos, y de ahí que el porcentaje establecido se considere suficiente para la convivencia de estos vehículos con los de carácter privativo de uso personal sin actividad económica.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación: artículo 87 de la OMS.

Solicita que el establecimiento de las reservas se hagan en función de la población existente, presencia de puntos de destino y accesos de transporte público, y no previo análisis de las circunstancias particulares de cada zona.

Contestación:

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

1º) El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público.

2º) La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al estacionamiento de otros vehículos.

3º) El Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

6ª) Alegación: artículo 166. Bicicleta.

Solicita que como normal general que la bicicleta se someta a las reglas generales, y plenas obligaciones de la red viaria. En todo lo no previsto en este capítulo resultará de aplicación la regulación general aplicable al resto de vehículos.

Contestación:

La actual Ordenanza de Movilidad Sostenible dar un carácter prioritario a este tipo de vehículos, sin duda sostenible, regalándolo para satisfacer su mayor uso.

Obviamente en su regulación ya se considera que es sujeto de pleno derecho y de las obligaciones establecidas en su articulado.

Por tanto no se considera necesario realizar una modificación en el texto en dicho sentido, por lo que ssta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

7ª) Alegación: artículo 167.2 OMS.

Respecto al apartado 167.2, solicita la supresión de artículo 167.2 que regula la obligación de que las personas menores de dieciocho años protejan su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública**, se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 del Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:

> "**Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:**
>
> 2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 *in fine* de la LTSV y 39.1 de la LCREM."

Por último se recuerda que es obligación de los Poderes Públicos regular las condiciones que promuevan la seguridad vial en el uso de las vías y espacios públicos, que dicha obligación es más intensa en relación con las personas menores de edad y que la circulación en condiciones de seguridad mediante la exigencia del uso obligatorio de los 16 a los 18 años se considera un elemento esencial tanto para garantizar la integridad física de las personas menores de edad que se desplacen en bicicleta o en VMP como para su educación vial.

Al contrario de lo que plantea la alegación la mejora de la seguridad vial incrementará el uso de la bicicleta y podrá hacer que el incremento del número de ciclistas mejore a su vez las condiciones generales de seguridad vial de los ciclistas. Por tanto, la exigencia del uso del casco constituye una medida fundamental de seguridad vial y, por ende, una medida de fomento del uso de la bicicleta en la movilidad urbana.

Se modifica la MAIN para incluir la argumentación expresada en la contestación a esta alegación.

Respecto al artículo 167.3 OMS.

Solicita el mantenimiento de esto artículo y su refuerzo.

Contestación:

La actual redacción propuesta en la OMS se mantendrá, ya que se considera que la redacción actual es la más apropiada, por cuanto la circulación en la posición central es la que mayor seguridad ofrece a las personas que circulan en bicicletas, motocicletas y VMP, porque obliga a los vehículos que quieran adelantarles a hacerlo a través del carril contiguo, sin invadir el carril por el que circula la bicicleta, y porque permite una mayor maniobrabilidad en caso de que un vehículo estacionado en la acera abriera una puerta o se produjera el acceso a la calzada de un peatón.

Por último se señala que el artículo 167.3 permite lógicamente al ciclista adaptar su circulación dentro de carril para adaptarse a las condiciones de circulación y de la vía, por ejemplo para esquivar una rugosidad del firme o abrir su posición para llevar a cabo un giro.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

Respecto al artículo 167.4 OMS.

Respecto al 167.4 se solicita suprimir la mención a que no es obligatoria la circulación ciclista por los carriles específicos, salvo señalización expresa que así lo indique, que circulen por el carril más a la derecha.

Contestación:

El propio articulado da libertad de movimientos al ciclista para circular por los carriles que considere más adecuados o seguros. Sin embargo, en determinadas vías, y por motivos de seguridad o de otra índole, y de forma excepcional, se establecerá el uso obligatorio de un determinado carril.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

Respecto al artículo 167.5 OMS.

Respecto al 167.5 se solicita suprimir la mención a que no es obligatoria la circulación ciclista por los carriles específicos, salvo señalización expresa que así lo indique, que circulen por el carril más a la derecha.

Contestación:

Nos remitimos al argumentario de la anterior alegación. Es decir, el propio articulado da libertad de movimientos al ciclista para circular por los carriles que considere más adecuados o seguros. Sin embargo, en determinadas vías, y por motivos de seguridad o de otra índole, y de forma excepcional, se establecerá el uso obligatorio de un determinado carril.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN**

Respecto al artículo 167.6 OMS.

Respecto del artículo 167.6 de la OMS del Proyecto inicial propone conservar la prohibición actual del uso del carril Bus por bicicletas.

Contestación:

1º) De conformidad con lo previsto en el artículo 143.2.1º) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS) de 5 de octubre de 2018, los carriles bus están exclusivamente reservados para la circulación y parada de los autobuses del transporte público colectivo urbano de viajeros regular de uso general (en delante, TPCURUG), quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

2º) La libre y generalizada circulación de bicicletas por los carriles reservados a los autobuses no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado. La promoción del uso de la bicicleta no puede llevarse a cabo trasladando la movilidad ciclista a los carriles reservados a los autobuses del TPCURUG.

3º) El vigente artículo 176.6 de la OMS, cuyo contenido normativo se mantiene por el Proyecto normativo inicial, limita la posibilidad de autorizar mediante señalización la circulación de bicicletas a aquellos carriles reservados para la circulación de autobuses cuya sección de calzada disponga de al menos cuatro metros y medio. Se trata de una disposición técnica dirigida a los servicios técnicos municipales competentes en materia de planificación de la movilidad, no a los ciclistas que solo podrán circular por carril bus si expresamente les autoriza la señalización instalada. Por tanto, las bicicletas solo podrán circular por aquellos carriles bus cuya señalización así lo permita expresamente, carriles que deberán disponer de una sección de al menos 4,5 metros.

4º) En lo relativo a la circulación de ciclistas por aquellos carriles bus expresamente autorizados por la señalización, se considera necesario mantener la circulación lo más próxima a la izquierda de carril bus para evitar accidentes como consecuencia de la invasión de la calzada por peatones o la apertura de puertas de los coches estacionados, pudiendo así disponer las personas ciclistas de la seguridad que supone la línea continua delimitadora del carril bus que se situaría a su izquierda y la distancia respecto a los posibles vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la calzada.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

Respecto al artículo 167.8 OMS.

Respecto al apartado 167.8 solicita suprimir el mismo por innecesario, pues entienden que regularlo como una excepción hace que parezca que tendrán un comportamiento diferente.

Contestación:

Efectivamente el punto 8 regula la circulación de las bicicletas en las rotondas. Se expone que sería inncesario por cuanto no sólo en las rotondas se debe reducir la velocidad ante un cliclista, si no en el conjunto de las vías.

Sin embargo, el artículo regula en su conjunto, en sus 9 apartados, cada supuesto posible en el que se pudiera encontrar la circulación de la bicicleta, y por motivos de seguridad se considera imprescindible su mantenimiento.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

Respecto al artículo 167.9 OMS.

Respecto al apartado 167.9 solicita se suprima que se prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, y que se cambie por "se podrá restringir".

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

> *"8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid".*

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

> *"9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación".*

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se excepciona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

> *"1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine".*

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

> *"Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección"*.

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

> *"4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante".*

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

> *"3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.*
>
> *Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana".*

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello**, se estima la alegación**, **se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

> *"Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.*

Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:

i) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;

j) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones".

8ª) Alegación: artículo 169 OMS.

Como son varios los apartados que se solicita su modificación, se contesta a cada uno de ellos.

Solicita que las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos.

Contestación:

La promoción del uso de la bicicleta no puede hacerse mediante la autorización de la circulación a contrasentido que genera riesgos de seguridad vial tanto para la propia persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía pública.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación. La circulación a contrasentido en las calles 20 y 30 supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalizado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización.

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de vehículos especialmente ligeros y manejables, pero decaen ante la evidencia del riesgo de seguridad vial que supone la circulación en sentido contrario al de la marcha, que introduce un factor de riesgo relevante de seguridad vial tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas, que pueden ser especialmente graves en caso de calles 20 de plataforma única conforme a lo previsto en el artículo 50.1.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Por idénticos motivos de seguridad vial se considera inadecuada la autorización de la circulación a contrasentido de bicicletas en las calles 30.

No puede admitirse la circulación de bicicletas a contrasentido para satisfacer la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

Respecto al 169.5 se solicita suprimir el artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, que prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos.

Contestación:

La redacción del artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo aplica en el ámbito de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid la prohibición de circulación de bicicletas por autopistas y autovías regulada en el artículo 20.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) y en el artículo 38.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

De la misma manera que no puede circular por la M-30, porque tiene la configuración de autovía, tampoco pueden circular por sus accesos porque se trata de vías unidireccionales que confluyen en la autovía, de forma que un vehículo que accediera a dicha vía de acceso tendría que quedarse en el arcén de la vía hasta que fuera retirada por una grúa, lo que supondría un riesgo de seguridad vial tanto para la persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía y que podría ocasionar problemas circulatorios.

Si la persona ciclista circulara en contra del sentido de circulación de carril de acceso a la M-30 cometería una infracción muy grave por circular en contra sentido y por generar un grave riesgo de seguridad vial resto de personas usuarias de la vía.

Debe precisarse que la redacción del artículo 169.5 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo no impediría circular a las bicicletas por las vías laterales de la Avenida de la Ilustración en mayores condiciones de seguridad vial que en la parte central de la vía que tiene un límite de velocidad superior ni impediría los movimientos circulatorios perpendiculares mediante los oportunos giros semaforizados hacia las vías urbanas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza. Se modifica la MAIN para recoger parte de la argumentación expuesta en la contestación a esta alegación.**

9ª) Alegación: artículo 170. OMS.

Solicita la supresión de los apartados 1 del citado artículo, del punto 6 y modificaciones en otros ellos.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 170 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

c) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
d) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

10ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita añadir al artículo 171 un nuevo apartado 4 con la siguiente redacción: "4. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto.

Contestación:

El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido

propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda -vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas crean que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 17

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 16 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210677817 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se expone en el referido escrito de alegaciones que la regulación consistente en que las bicicletas solo puedan estacionar "en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello" generará un efecto notable en detrimento del uso de la bicicleta ya que uno de los motivos principales de su uso para la movilidad por ciudad es el transporte puerta a puerta.

Si para usar la bicicleta hubiera que buscar sitio para aparcar o no estuviera muy próximo al origen/destino del viaje, se disuadiría significativamente su uso, lo que considera iría en contra de la política Europea de fomento de la movilidad activa mediante la bicicleta.

Asimismo considera que *"no parece que el aparcamiento de bicis en aceras sea un problema actualmente hasta el punto que requiera tal prohibición".*

1ª) Alegación:

Solicita que la regulación se limite prohibir que el aparcamiento de bicicletas no impida o dificulte el paso de peatones.

propone dar al artículo 48.1 de la OMS:

1º) La regla general es que las bicicletas y los VMP deben estacionarse exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ellos (tal y como recoge el artículo 48.2 de la vigente OMS), es decir, en las reservas específicamente establecidas para el estacionamiento de ambos tipos de vehículos, que con carácter preferente se implantarán en la banda de estacionamiento de la calzada, y que también podrán situarse en acera, en cuyo caso las personas usuarias de bicicletas y VMP deberán apearse de los mismos, y en cuanto abandonen la calzada y pisen la acera deberán en todo momento transitar a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

En la redacción que el Proyecto inicial propone dar al artículo 48.1.a) de la OMS el anclaje de las bicicletas y los VMP no resulta obligatorio, sino que depende de la libre y responsable decisión de las personas usuarias de los vehículos, que con carácter general suelen optar por anclar sus vehículos al objeto de evitar su robo o vandalización.

En ese sentido se señala que el Ayuntamiento está trabajando para ampliar sustancialmente la dotación existente de elementos aparcabicicletas mediante la instalación de 10.000 elementos aparcabicicletas más en 2023, y en otros 10.000 adicionales en 2030, para lo cual llevará a cabo una inversión de 2.656.880 euros en el periodo 2023-2030.

2º) Por sus características técnicas, las bicicletas y VMP deben estacionarse en reservas específicas por dos motivos:

c) para que dispongan de un elemento separador físico que les proteja de eventuales daños producidos por otros vehículos más voluminosos y pesados como los automóviles, es decir, para garantizar la propia seguridad de los vehículos objeto de estacionamiento;
d) para que dispongan de elementos de horquilla a los que puedan anclarse para evitar su robo y dificultar su eventual vandalización.

3º) Con carácter excepcional se permitiría el estacionamiento de bicicletas y VMP en la acera siempre que no perjudiquen el tránsito peatonal y la accesibilidad universal de la acera y los espacios estanciales, pudiendo exclusivamente anclar las bicicletas y VMP a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.

4º) Dicho precepto no ampararía el anclaje a señales de tráfico, a farolas ni a otros elementos del espacio público municipal, solo lo permitiría a los elementos de mobiliario urbano delimitadores del espacio como las denominadas “vallas sol”.

las señales de tráfico no constituyen “mobiliario urbano delimitador de espacios”, por lo que el Proyecto normativo no permitiría el anclaje de bicicletas y VMP a señales. A mayor abundamiento es preciso recordar que el artículo 58.3 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) establece que:

“Artículo 58.3 de la LTSV.

3. Se prohíbe modificar el contenido de las señales o colocar sobre ellas o en sus inmediaciones placas, carteles, marcas u otros objetos que puedan inducir a confusión,

reducir su visibilidad o su eficacia, deslumbrar a los usuarios de la vía o distraer su atención".

En idénticos términos se expresa el Artículo 142.3 del Reglamento General de Circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, al establecer que:

"Artículo 142.3 del RGC.

Se prohíbe modificar el contenido de las señales o colocar sobre ellas o en sus inmediaciones placas, carteles, marcas u otros objetos que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o su eficacia, deslumbrar a los usuarios de la vía o distraer su atención".

La alteración o deterioro de la señalización permanente u ocasional aparece tipificada en el artículo 77.n) de la LTSV como una infracción muy grave de tráfico, sancionable conforme al artículo 80.1 de la LTSV con multa de 500 euros

Además, el anclaje de bicicletas y VMP a señales de tráfico no solo contravendría el artículo 58.3 de la LTSV y el artículo 142.3 del RGC, sino que dificultaría y podría impedir la adecuada ejecución de las labores de mantenimiento y conservación de las mismas.

Por ello se considera necesario modificar la redacción que el Proyecto normativo da al último párrafo del artículo 48.2 de la OMS para regular expresamente la prohibición de anclaje de bicicletas y VMP a elementos de señalización.

5º) Asimismo se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal.

Por todo lo anterior **se estima parcialmente su alegación.** Se desestima su alegación de permitir el libre estacionamiento de bicicletas y VMP en las aceras, priorizando el tránsito peatonal, por los problemas de seguridad vial y accesibilidad universal que podrían producirse en las aceras y que se vienen produciendo en las aceras de la ciudad de Madrid, especialmente por los VMP destinados a su arrendamiento de corta duración en el espacio público municipal y por algunas bicicletas.

Pero se estima la necesidad de determinar las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

"**Artículo 48.** *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*

1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:

a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.

b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:

o) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.

p) Se prohíbe su estacionamiento en el ámbito peatonal de las paradas de transporte publico colectivo y de las reservas para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida.

q) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.

r) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC

(…)".

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

2ª) Alegación:

Considera que la regulación del estacionamiento de bicicletas resulta incoherente respecto de la regulación del estacionamiento de motocicletas, a las que considera que sí se les va a permitir estacionar en las aceras pese a que la ocupación e impacto en ellas es mucho mayor que el de las bicicletas por su volumen y peso.

Contestación: La redacción que el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) de 5 de octubre de 2018 promueve que las motocicletas, los ciclos y VMP estacionen en las reservas específicamente habilitadas para los respectivos tipos de vehículos, por lo que en su regulación esencial ofrece un

tratamiento similar, sin perjuicio de determinadas diferencias establecidas en atención al tipo de movilidad para la que se empelan por los distintos usuarios.

El distinto tratamiento en materia de estacionamiento de las motocicletas y ciclomotores respecto de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los VMP no se fundamenta en las diferencias de espacio ocupado ni en su sostenibilidad, sino en la realidad fáctica de los problemas de accesibilidad y seguridad vial que se producen en las aceras y en las necesidades de movilidad que satisfacen uno y otro tipo de vehículos.

Las personas usuarias de motos y ciclomotores, por la masa y peso de su vehículo y su mayor precio, tienen un mayor cuidado en el estacionamiento de sus vehículos de forma que no impidan la accesibilidad universal.

Frente a esta realidad, las personas usuarias de bicicletas y VMP, especialmente de los vehículos destinados a su arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija estacionan habitualmente incumpliendo las obligaciones de accesibilidad y circulan por las aceras poniendo en peligro la seguridad vial de los peatones.

Las personas usuarias de bicicletas y VMP privados a la hora del estacionamiento tienen un mayor cuidado para evitar su robo o su vandalización.

Por otro lado es preciso considerar que las bicicletas y los VMP permiten una movilidad de corto y medio recorrido de entre 1 y 15 kilómetros por lo que, con carácter general, solo constituyen una alternativa de comunicación interurbana si se realiza un uso intermodal de estos vehículos en combinación con el transporte público colectivo. Mientras que las motocicletas permiten una comunicación urbana e interurbana de mayor recorrido, por lo que constituye una alternativa al vehículo automóvil privado que circula y estaciona en la ciudad de Madrid proveniente no solo de otras vías de la ciudad de Madrid sino de vehículos cuyo origen de tránsito se encuentra en vías de otros municipios o Comunidades Autónomas, por lo que si bien no suponen una ventaja en materia de sostenibilidad sí suponen un beneficio muy positivo en materia de consumo de espacio público urbano en comparación con el automóvil privado.

La expansión de las motocicletas eléctricas y los servicios de arrendamiento sin conductor de motos “CERO Emisiones” de corta duración y sin base fija permiten incrementar la sostenibilidad de este tipo de vehículo.

La regulación del estacionamiento de motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, y la regulación del estacionamiento de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos responde a las características específicas de ambos tipos de vehículos, sus repercusiones en materia de disciplina viaria, seguridad vial en la acera y de consumo del espacio público.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en el análisis del impacto normativo inicial para motivar la regulación de la propuesta normativa del artículo 48 de la OMS**.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 18

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 17 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210678204 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El nuevo texto normativo me obliga a aparcar en "espacios específicamente reservados", y la realidad es que hay muy pocas zonas de anclaje específico y en muchos casos no es realista poner una cada poco. Así que de facto acaban de quitarme la posibilidad de poder ir en bicicleta todos los días al trabajo. Mi caso no es único, afectará a todos los ciudadanos que se animen a dejar el coche y coger la bici. Y en estos tiempos de defensa del medio ambiente, sorprende las restricciones que se quieren aplicar a la bicicleta, pero que NO se le imponen a las motos.

1ª) Alegación:

Solicita que la nueva redacción del artículo 48, indique que el aparcamiento preferente son los espacios reservados, pero en su defecto permita a las bicicletas aparcar en las aceras, siempre que deje un espacio suficiente para los peatones y permita la limpieza a los servicios de limpieza.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS regula el estacionamiento de bicicletas y VMP en los siguientes términos recogidos en la redacción que propone dar al artículo 48.1 de la OMS:

1º) La regla general es que las bicicletas y los VMP deben estacionarse exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ellos (tal y como recoge el artículo 48.2 de la vigente OMS), es decir, en las reservas específicamente establecidas para el estacionamiento de ambos tipos de vehículos, que con carácter preferente se implantarán en la banda de estacionamiento de la calzada, y que también podrán situarse en acera, en cuyo caso las personas usuarias de bicicletas y VMP deberán apearse de los mismos, y en cuanto abandonen la calzada y pisen la acera deberán en todo momento transitar a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

En la redacción que el Proyecto inicial propone dar al artículo 48.1.a) de la OMS el anclaje de las bicicletas y los VMP no resulta obligatorio, sino que depende de la libre y responsable decisión de las personas usuarias de los vehículos, que con carácter general suelen optar por anclar sus vehículos al objeto de evitar su robo o vandalización.

En ese sentido se señala que el Ayuntamiento está trabajando para ampliar sustancialmente la dotación existente de elementos aparcabicicletas mediante la instalación de 10.000 elementos aparcabicicletas más en 2023, y en otros 10.000 adicionales en 2030, para lo cual llevará a cabo una inversión de 2.656.880 euros en el periodo 2023-2030.

2º) Por sus características técnicas, las bicicletas y VMP deben estacionarse en reservas específicas por dos motivos:

e) para que dispongan de un elemento separador físico que les proteja de eventuales daños producidos por otros vehículos más voluminosos y pesados como los automóviles, es decir, para garantizar la propia seguridad de los vehículos objeto de estacionamiento;
f) para que dispongan de elementos de horquilla a los que puedan anclarse para evitar su robo y dificultar su eventual vandalización.

3º) Con carácter excepcional se permitiría el estacionamiento de bicicletas y VMP en la acera siempre que no perjudiquen el tránsito peatonal y la accesibilidad universal de la acera y los espacios estanciales, pudiendo exclusivamente anclar las bicicletas y VMP a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.

4º) Dicho precepto no ampararía el anclaje a señales de tráfico, a farolas ni a otros elementos del espacio público municipal, solo lo permitiría a los elementos de mobiliario urbano delimitadores del espacio como las denominadas “vallas sol”.

Las señales de tráfico no constituyen “mobiliario urbano delimitador de espacios”, por lo que el Proyecto normativo no permitiría el anclaje de bicicletas y VMP a señales.

Además, el anclaje de bicicletas y VMP a señales de tráfico no solo contravendría el artículo 58.3 de la LTSV y el artículo 142.3 del RGC, sino que dificultaría y podría impedir la adecuada ejecución de las labores de mantenimiento y conservación de las mismas.

Por ello se considera necesario modificar la redacción que el Proyecto normativo da al último párrafo del artículo 48.2 de la OMS para regular expresamente la prohibición de anclaje de bicicletas y VMP a elementos de señalización.

5º) Se desestima su alegación de permitir el libre estacionamiento de bicicletas y VMP en las aceras, siempre que no impida el tránsito peatonal, por los problemas de seguridad vial y accesibilidad universal que podrían producirse en las aceras y que se vienen produciendo en las aceras de la ciudad de Madrid, especialmente por los VMP destinados a su arrendamiento de corta duración en el espacio público municipal y por algunas bicicletas.

6º) No obstante, a la vista de la alegación, **se estima** concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que "con carácter excepcional" pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

7º) Por todo lo anterior **se estima parcialmente su alegación.**

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

> "**Artículo 48.** *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*
>
> 1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:
>
> a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.
>
> b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.
>
> Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:
>
> s) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los

pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.

t) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.

u) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC".

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar **pero sí en el análisis del impacto normativo inicial para motivar la regulación de la propuesta normativa del artículo 48 de la OMS**.

2ª) Alegación:

Así que la normativa impulsa ASIMÉTRICAMENTE más el uso de la moto, y tiene un efecto DISUASORIO de la bicicleta.

Contestación: La redacción que el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) de 5 de octubre de 2018 promueve que las motocicletas, los ciclos y VMP estacionen en las reservas específicamente habilitadas para los respectivos tipos de vehículos, por lo que en su regulación esencial ofrece un tratamiento similar, sin perjuicio de determinadas diferencias establecidas en atención al tipo de movilidad para la que se empelan por los distintos usuarios.

El distinto tratamiento en materia de estacionamiento de las motocicletas y ciclomotores respecto de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los VMP no se fundamenta en las diferencias de espacio ocupado ni en su sostenibilidad, sino en la realidad fáctica de los problemas de accesibilidad y seguridad vial que se producen en las aceras y en las necesidades de movilidad que satisfacen uno y otro tipo de vehículos.

Las personas usuarias de motos y ciclomotores, por la masa y peso de su vehículo y su mayor precio, tienen un mayor cuidado en el estacionamiento de sus vehículos de forma que no impidan la accesibilidad universal.

Frente a esta realidad, las personas usuarias de bicicletas y VMP, especialmente de los vehículos destinados a su arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija estacionan habitualmente incumpliendo las obligaciones de accesibilidad y circulan por las aceras poniendo en peligro la seguridad vial de los peatones.

Las personas usuarias de bicicletas y VMP privados a la hora del estacionamiento tienen un mayor cuidado para evitar su robo o su vandalización.

Por otro lado es preciso considerar que las bicicletas y los VMP permiten una movilidad de corto y medio recorrido de entre 1 y 15 kilómetros por lo que, con carácter general, solo

constituyen una alternativa de comunicación interurbana si se realiza un uso intermodal de estos vehículos en combinación con el transporte público colectivo. Mientras que las motocicletas permiten una comunicación urbana e interurbana de mayor recorrido, por lo que constituye una alternativa al vehículo automóvil privado que circula y estaciona en la ciudad de Madrid proveniente no solo de otras vías de la ciudad de Madrid sino de vehículos cuyo origen de tránsito se encuentra en vías de otros municipios o Comunidades Autónomas, por lo que si bien no suponen una ventaja en materia de sostenibilidad sí suponen un beneficio muy positivo en materia de consumo de espacio público urbano en comparación con el automóvil privado.

La expansión de las motocicletas eléctricas y los servicios de arrendamiento sin conductor de motos "CERO Emisiones" de corta duración y sin base fija permiten incrementar la sostenibilidad de este tipo de vehículo.

La regulación del estacionamiento de motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, y la regulación del estacionamiento de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos responde a las características específicas de ambos tipos de vehículos, sus repercusiones en materia de disciplina viaria, seguridad vial en la acera y de consumo del espacio público.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo inicial **(MAIN)** para motivar la respuesta a esta alegación.

3ª) Alegación:

Esta nueva redacción del artículo 48 incumple el artículo 100 de la Ley 2/2011 de Economía Sostenible, que indica los objetivos que deben perseguir todas Administraciones Públicas. Incumpliéndose los objetivos 1,3 y 4 de forma directa.

1. En septiembre de 2019 se presentó la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" que, amplía las medidas del Plan de calidad del Aire y Cambio Climático con sus casi 200 medidas dirigidas a la mejora de la calidad del aire de la ciudad de Madrid, y que asimismo recoge y combina medidas de lucha contra el cambio climático, tanto de adaptación, como de mitigación.

Entre las medidas incluidas en "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" que ya se han llevado a cabo o puesto en marcha pueden citarse las siguientes:

El 19 de noviembre de 2020, la Junta de Gobierno aprobó la modificación de **Ordenanza de Calidad del Aire** y Sostenibilidad. Entre otras novedades, el nuevo texto incluye

- la obligación de que los vehículos más contaminantes en circulación pasen una ITV puntual cuando así lo requiera un agente de la autoridad,
- la prohibición del funcionamiento de calderas de carbón desde el 1 de enero de 2022
- obligatoriedad de instalar infraestructuras de recarga eléctrica en las nuevas edificaciones

- se regulará la celebración de grandes eventos en la ciudad para minimizar su impacto ambiental y establecer medidas compensatorias. Aquellos que superen los 5.000 asistentes deberán realizar una memoria que analice el impacto medioambiental del evento y recoja, asimismo, las medidas que minimicen los potenciales impactos ambientales negativos a fin de garantizar la sostenibilidad de los eventos

Se modificó el Plan estratégico de subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad 2018-2020 mediante Decreto el 13 de febrero de 2020 para incluir subvenciones para la sustitución de vehículos por otros más eficientes medioambientalmente

- ✓ La Junta de Gobierno aprobó el 21 de mayo de 2020 las subvenciones para la adquisición de **vehículos autotaxi** con clasificación ambiental CERO emisiones y ECO con un presupuesto de 2.747.000 euros. Posteriormente, esta cuantía se amplió hasta los **4 millones de euros** con el objetivo de atender a todas las peticiones de renovación de flota, multiplicando por diez el presupuesto del año anterior.
- ✓ Dentro del programa Cambia 360, en 2020 se convocaron **ayudas por 12,5 millones de euros para promover el cambio de las calderas de carbón y gasóleo y las líneas de mejora de climatización eficiente para pymes**-. El 1 de enero de 2022 las calderas de carbón habrán desaparecido de nuestra ciudad.
  - "Cero carbón" 2 millones de euros.
  - "Calderas de gasóleo" 8,5 millones de euros.
  - "Climatización eficiente y sostenible en PYMES" 2 millones de euros.

Actualmente se está ejecutando el Plan estratégico de subvenciones **PES 2021-2023.**

Se ha incrementado un **30,6% la red actual de carriles bus** -inicialmente con carácter provisional, ahora ya son definitivos. Son más de 45 nuevos kilómetros que se reparten en tres tipos de vías:

- Dentro de la M-30: 8,5 kilómetros
- Exterior de la M-30: 17,8 kilómetros
- Nuevos desarrollos urbanos: 19 kilómetros.

El 2 de diciembre de 2020, se puso en marcha la **Madrid Mobility 360**. Esta app pionera ofrece información sobre todos los modos de movilidad sostenible y permite calcular las rutas de EMT en función del coste, el tiempo y la ocupación.

Por otro lado, hay una apuesta clara por la movilidad en bicicleta:

- ✓ Este año, se ha realizado **la mayor ampliación de BiciMAD** desde su puesta en marcha en 2014: 50 nuevas estaciones. Con esta ampliación, el servicio llegó por primera vez a los distritos del sur (Usera, Latina y Carabanchel), y representa la mayor extensión fuera de la M-30 (Usera, Latina, Carabanchel, Moratalaz y Ciudad Lineal). Estrenamos también BiciMAD en Ciudad Universitaria con seis estaciones.
- ✓ Se han puesto en marcha **12,35 km de carriles bici provisionales**. Suponen un 26% de incremento en la red de carriles bici que hacen un total de 59 kilómetros.
  - Los carriles bici nuevos son seis:
  - Avenida de Burgos: 2.0 km

- Paseo de las Delicias: 1.75km
- Calle Ribera del Sena – Vía Dublín: 1.5 km
- Méndez Álvaro: 1.75km
- Paseo Camoens – Ruperto Chapí :1.35 km
- Avenida Daroca – Largo Caballero - Avda. Arcentales: 4 km

- ✓ Se ha trabajado **en la construcción de los carriles bici proyectados**: Paseo de la Castellana, Plaza de España y Cuesta de San Vicente, para darle continuidad hasta Príncipe Pío. Eduardo Barreiros, Arcentales, Alcalá, calles Cedaceros y Virgen de los Peligros y Convenio. El resultado serán **21 kilómetros** más para la bicicleta.
- ✓ El 28 de mayo de 2020, se autorizó el bicisharing.
- ✓ Se han proyectado aparcabicis en las estaciones intermodales. Entre septiembre y diciembre de 2020, se instalaron **82 nuevos aparcabicicletas** -71 de los cuales, en calzada, que permitirán el aparcamiento de 800 bicicletas. Y durante 2021 se van a instalar otros 500 aparca bicicletas.

El Ayuntamiento de Madrid ha concluido la redacción del manual de Diseño de Infraestructuras Ciclistas de la ciudad de Madrid. Se está trabajando en la elaboración de un nuevo Plan Director Ciclista para adaptarlo a los cambios y ampliar la red ciclista.

2. La OMS dispone de expresa habilitación legal para regular los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, en virtud de lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) y el artículo 7.b) de la LTSV.

La regulación sobre la circulación y el estacionamiento de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se adopta en ejercicio de la expresa habilitación legal y de conformidad con la normativa estatal básica de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial y la legislación de régimen local general y especial que otorga al Ayuntamiento de Madrid la facultad de regular, mediante ordenanza, el uso de las vías y espacio públicos para la circulación de vehículos, incluyendo las bicicletas y los VMP.

3. El Proyecto normativo establece la regulación necesaria para promover la movilidad ciclista en condiciones de seguridad vial, de forma respetuosa con los derechos de los peatones, especialmente con los derechos de los menores, las personas de edad avanzada, la personas con discapacidad y muy especialmente de las personas con movilidad reducida y con diversidad funcional visual.

4. La propuesta normativa propuesta en el Proyecto inicial se ajusta plenamente a la legislación y normativa reglamentaria estatal de tráfico, circulación y seguridad vial.

Conviene en este sentido recordar que el artículo 40.2.e) de la LTSV prohíbe el estacionamiento

Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. El citado precepto habilita a los municipios a regular, a través de ordenanza municipal, *"la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad"*.

El artículo 48.1 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo, se ajusta plenamente al artículo 40.2.3) de la LTSV estableciendo un régimen muy favorable para el estacionamiento de las bicicletas y VMP, en condiciones que garantizan la seguridad vial de los peatones, especialmente de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad (especialmente las personas con movilidad reducida y las personas con diversidad funcional visual), así como garantizando el cumplimiento de la normativa sobre accesibilidad universal del espacio público.

5. La propuesta normativa propuesta en el Proyecto inicial introduce las ordenaciones permanentes de circulación imprescindibles para proteger el derecho a la integridad física, el derecho a la salud, la salud pública y el medio ambiente urbano, legales, racionales, proporcionales y necesarias de la normativa comunitaria y la legislación española en materia de calidad del aire. En este sentido el Proyecto normativo pretende evitar la imposición de una sanción judicial del Tribunal de Justicia de la Unión Europeo en el procedimiento por incumplimiento de los niveles de dióxido de nitrógeno.

6. El Proyecto normativo crea tres zonas de bajas emisiones: una que abarca toda la ciudad y otras dos zonas que ofrecen una especial protección a las zonas que sufren elevados niveles de contaminación ambiental.

7. Por todo lo anteriormente expuesto la regulación de artículo 48.1 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo, se ajusta plenamente a la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

Por todo ello, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **ni de la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN)**.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 19

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 18 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210684145 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se expone en el referido escrito de alegaciones que la regulación consistente en que las bicicletas solo puedan estacionar *"en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello"* generará un efecto notable en detrimento del uso de la bicicleta ya que uno de los motivos principales de su uso para la movilidad por ciudad es el transporte puerta a puerta.

Si para usar la bicicleta hubiera que buscar sitio para aparcar o no estuviera muy próximo al origen/destino del viaje, se disuadiría significativamente su uso, lo que considera iría en contra de la política Europea de fomento de la movilidad activa mediante la bicicleta.

Asimismo considera que *"no parece que el aparcamiento de bicis en aceras sea un problema actualmente hasta el punto que requiera tal prohibición".*

1ª) Alegación:

Solicita que la regulación se limite prohibir que el aparcamiento de bicicletas impida o dificulte el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS regula el estacionamiento de bicicletas y VMP en los siguientes términos recogidos en la redacción que propone dar al artículo 48.1 de la OMS:

1º) La regla general es que las bicicletas y los VMP deben estacionarse exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ellos (tal y como recoge el artículo 48.2 de la vigente OMS), es decir, en las reservas específicamente establecidas para el estacionamiento de ambos tipos de vehículos, que con carácter preferente se implantarán en la banda de estacionamiento de la calzada, y que también podrán situarse en acera, en cuyo caso las personas usuarias de bicicletas y VMP deberán apearse de los mismos, y en cuanto abandonen la calzada y pisen la acera deberán en todo momento transitar a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

En la redacción que el Proyecto inicial propone dar al artículo 48.1.a) de la OMS el anclaje de las bicicletas y los VMP no resulta obligatorio, sino que depende de la libre y responsable decisión de las personas usuarias de los vehículos, que con carácter general suelen optar por anclar sus vehículos al objeto de evitar su robo o vandalización.

En ese sentido se señala que el Ayuntamiento está trabajando para ampliar sustancialmente la dotación existente de elementos aparcabicicletas mediante la instalación de 10.000 elementos aparcabicicletas más en 2023, y en otros 10.000 adicionales en 2030, para lo cual llevará a cabo una inversión de 2.656.880 euros en el periodo 2023-2030.

2º) Por sus características técnicas, las bicicletas y VMP deben estacionarse en reservas específicas por dos motivos:

g) para que dispongan de un elemento separador físico que les proteja de eventuales daños producidos por otros vehículos más voluminosos y pesados como los automóviles, es decir, para garantizar la propia seguridad de los vehículos objeto de estacionamiento;
h) para que dispongan de elementos de horquilla a los que puedan anclarse para evitar su robo y dificultar su eventual vandalización.

3º) Con carácter excepcional se permitiría el estacionamiento de bicicletas y VMP en la acera siempre que no perjudiquen el tránsito peatonal y la accesibilidad universal de la acera y los espacios estanciales, pudiendo exclusivamente anclar las bicicletas y VMP a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.

4º) Dicho precepto no ampararía el anclaje a señales de tráfico, a farolas ni a otros elementos del espacio público municipal, solo lo permitiría a los elementos de mobiliario urbano delimitadores del espacio como las denominadas “vallas sol”.

las señales de tráfico no constituyen “mobiliario urbano delimitador de espacios”, por lo que el Proyecto normativo no permitiría el anclaje de bicicletas y VMP a señales. A mayor abundamiento es preciso recordar que el artículo 58.3 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) establece que:

"Artículo 58.3 de la LTSV.

3. Se prohíbe modificar el contenido de las señales o colocar sobre ellas o en sus inmediaciones placas, carteles, marcas u otros objetos que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o su eficacia, deslumbrar a los usuarios de la vía o distraer su atención".

En idénticos términos se expresa el Artículo 142.3 del Reglamento General de Circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, al establecer que:

"Artículo 142.3 del RGC.

Se prohíbe modificar el contenido de las señales o colocar sobre ellas o en sus inmediaciones placas, carteles, marcas u otros objetos que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o su eficacia, deslumbrar a los usuarios de la vía o distraer su atención".

La alteración o deterioro de la señalización permanente u ocasional aparece tipificada en el artículo 77.n) de la LTSV como una infracción muy grave de tráfico, sancionable conforme al artículo 80.1 de la LTSV con multa de 500 euros

Además, el anclaje de bicicletas y VMP a señales de tráfico no solo contravendría el artículo 58.3 de la LTSV y el artículo 142.3 del RGC, sino que dificultaría y podría impedir la adecuada ejecución de las labores de mantenimiento y conservación de las mismas.

Por ello se considera necesario modificar la redacción que el Proyecto normativo da al último párrafo del artículo 48.2 de la OMS para regular expresamente la prohibición de anclaje de bicicletas y VMP a elementos de señalización.

5º) Asimismo se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal.

Por todo lo anterior **se estima parcialmente su alegación.** Se desestima su alegación de permitir el libre estacionamiento de bicicletas y VMP en las aceras, priorizando el tránsito peatonal, por los problemas de seguridad vial y accesibilidad universal que podrían producirse en las aceras y que se vienen produciendo en las aceras de la ciudad de Madrid, especialmente por los VMP destinados a su arrendamiento de corta duración en el espacio público municipal y por algunas bicicletas.

Pero se estima la necesidad de determinar las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

"**Artículo 48.** *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*

1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:

a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.

b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:

v) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.

w) Se prohíbe su estacionamiento en el ámbito peatonal de las paradas de transporte publico colectivo y de las reservas para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida.

x) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.

y) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC

(…)".

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

2ª) Alegación:

Considera que la regulación del estacionamiento de bicicletas resulta incoherente respecto de la regulación del estacionamiento de motocicletas, a las que considera que sí se les va a permitir estacionar en las aceras pese a que la ocupación e impacto en ellas es mucho mayor que el de las bicicletas por su volumen y peso.

Contestación: La redacción que el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) de 5 de octubre de 2018 promueve que las motocicletas, los ciclos y VMP estacionen en las reservas específicamente habilitadas para los respectivos tipos de vehículos, por lo que en su regulación esencial ofrece un tratamiento similar, sin perjuicio de determinadas diferencias establecidas en atención al tipo de movilidad para la que se empelan por los distintos usuarios.

El distinto tratamiento en materia de estacionamiento de las motocicletas y ciclomotores respecto de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los VMP no se fundamenta en las diferencias de espacio ocupado ni en su sostenibilidad, sino en la realidad fáctica de los problemas de accesibilidad y seguridad vial que se producen en las aceras y en las necesidades de movilidad que satisfacen uno y otro tipo de vehículos.

Las personas usuarias de motos y ciclomotores, por la masa y peso de su vehículo y su mayor precio, tienen un mayor cuidado en el estacionamiento de sus vehículos de forma que no impidan la accesibilidad universal.

Frente a esta realidad, las personas usuarias de bicicletas y VMP, especialmente de los vehículos destinados a su arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija estacionan habitualmente incumpliendo las obligaciones de accesibilidad y circulan por las aceras poniendo en peligro la seguridad vial de los peatones.

Las personas usuarias de bicicletas y VMP privados a la hora del estacionamiento tienen un mayor cuidado para evitar su robo o su vandalización.

Por otro lado es preciso considerar que las bicicletas y los VMP permiten una movilidad de corto y medio recorrido de entre 1 y 15 kilómetros por lo que, con carácter general, solo constituyen una alternativa de comunicación interurbana si se realiza un uso intermodal de estos vehículos en combinación con el transporte público colectivo. Mientras que las motocicletas permiten una comunicación urbana e interurbana de mayor recorrido, por lo que constituye una alternativa al vehículo automóvil privado que circula y estaciona en la ciudad de Madrid proveniente no solo de otras vías de la ciudad de Madrid sino de vehículos cuyo origen de tránsito se encuentra en vías de otros municipios o Comunidades Autónomas, por lo que si bien no suponen una ventaja en materia de sostenibilidad sí suponen un beneficio muy positivo en materia de consumo de espacio público urbano en comparación con el automóvil privado.

La expansión de las motocicletas eléctricas y los servicios de arrendamiento sin conductor de motos “CERO Emisiones” de corta duración y sin base fija permiten incrementar la sostenibilidad de este tipo de vehículo.

La regulación del estacionamiento de motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, y la regulación del estacionamiento de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos responde a las características específicas de ambos tipos de vehículos, sus repercusiones en materia de disciplina viaria, seguridad vial en la acera y de consumo del espacio público.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en el análisis del impacto normativo inicial para motivar la regulación de la propuesta normativa del artículo 48 de la OMS**.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 20

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 15 de junio de 2021 tiene entrada en el registro del Ayuntamiento de Madrid del de la OAC de Fuencarral - El Pardo el documento con nº de anotación 2021/0668291 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Solicita que se elimine los términos *"con carácter excepcional"* de la redacción que el Proyecto normativo inicial propone dar al artículo 48.1 de la OMS, es decir, que las bicicletas puedan estacionar libremente en las aceras y no estén sujetas a la obligación de estacionamiento es las reservas específicas situadas en banda de estacionamiento o en acera.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS regula el estacionamiento de bicicletas y VMP en los siguientes términos recogidos en la redacción que propone dar al artículo 48.1 de la OMS:

1º) La regla general es que las bicicletas y los VMP deben estacionarse exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ellos (tal y como recoge el artículo 48.2 de la vigente OMS), es decir, en las reservas específicamente establecidas para el estacionamiento de ambos tipos de vehículos, que con carácter preferente se implantarán en la banda de estacionamiento de la calzada, y que también podrán situarse en acera, en cuyo

caso las personas usuarias de bicicletas y VMP deberán apearse de los mismos, y en cuanto abandonen la calzada y pisen la acera deberán en todo momento transitar a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

En la redacción que el Proyecto inicial propone dar al artículo 48.1.a) de la OMS el anclaje de las bicicletas y los VMP no resulta obligatorio, sino que depende de la libre y responsable decisión de las personas usuarias de los vehículos, que con carácter general suelen optar por anclar sus vehículos al objeto de evitar su robo o vandalización.

En ese sentido se señala que el Ayuntamiento está trabajando para ampliar sustancialmente la dotación existente de elementos aparcabicicletas mediante la instalación de 10.000 elementos aparcabicicletas más en 2023, y en otros 10.000 adicionales en 2030, para lo cual llevará a cabo una inversión de 2.656.880 euros en el periodo 2023-2030.

2º) Por sus características técnicas, las bicicletas y VMP deben estacionarse en reservas específicas por dos motivos:

i) para que dispongan de un elemento separador físico que les proteja de eventuales daños producidos por otros vehículos más voluminosos y pesados como los automóviles, es decir, para garantizar la propia seguridad de los vehículos objeto de estacionamiento;
j) para que dispongan de elementos de horquilla a los que puedan anclarse para evitar su robo y dificultar su eventual vandalización.

3º) Con carácter excepcional se permitiría el estacionamiento de bicicletas y VMP en la acera siempre que no perjudiquen el tránsito peatonal y la accesibilidad universal de la acera y los espacios estanciales, pudiendo exclusivamente anclar las bicicletas y VMP a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.

4º) Dicho precepto no ampararía el anclaje a señales de tráfico, a farolas ni a otros elementos del espacio público municipal, solo lo permitiría a los elementos de mobiliario urbano delimitadores del espacio como las denominadas “vallas sol”.

las señales de tráfico no constituyen “mobiliario urbano delimitador de espacios”, por lo que el Proyecto normativo no permitiría el anclaje de bicicletas y VMP a señales. A mayor abundamiento es preciso recordar que el artículo 58.3 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) establece que:

> *“Artículo 58.3 de la LTSV.*
>
> *3. Se prohíbe modificar el contenido de las señales o colocar sobre ellas o en sus inmediaciones placas, carteles, marcas u otros objetos que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o su eficacia, deslumbrar a los usuarios de la vía o distraer su atención”.*

En idénticos términos se expresa el Artículo 142.3 del Reglamento General de Circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, al establecer que:

> *"Artículo 142.3 del RGC.*
>
> *Se prohíbe modificar el contenido de las señales o colocar sobre ellas o en sus inmediaciones placas, carteles, marcas u otros objetos que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o su eficacia, deslumbrar a los usuarios de la vía o distraer su atención".*

La alteración o deterioro de la señalización permanente u ocasional aparece tipificada en el artículo 77.n) de la LTSV como una infracción muy grave de tráfico, sancionable conforme al artículo 80.1 de la LTSV con multa de 500 euros

Además, el anclaje de bicicletas y VMP a señales de tráfico no solo contravendría el artículo 58.3 de la LTSV y el artículo 142.3 del RGC, sino que dificultaría y podría impedir la adecuada ejecución de las labores de mantenimiento y conservación de las mismas.

Por ello se considera necesario modificar la redacción que el Proyecto normativo da al último párrafo del artículo 48.2 de la OMS para regular expresamente la prohibición de anclaje de bicicletas y VMP a elementos de señalización.

5º) Asimismo se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 100 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal.

Por todo lo anterior **se estima parcialmente**, en la medida en que no se suprime el término "con carácter excepcional", pero sí se determinan las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

> "**Artículo 48.** *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*
>
> 1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:
>
> a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.
>
> b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

Con carácter excepcional, cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cien metros, podrán estacionarse en aceras siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:

z) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.

aa)Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.

bb) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC".

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

2ª) Alegación:

Propone la eliminación del artículo 167.2 del Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la OMS, que establece la obligación de uso de casco por las personas menores de 18 años que circulen en bicicleta, por entender que *"contradice las competencias estatales en la materia"*.

Contestación: El segundo y tercer párrafo del artículo 47 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que "reglamentariamente se fijen excepciones" a lo previsto en dicho apartado":

Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.

(…)

El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.

Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado".

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

> ***"Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.***
> *(…)*
>
> *Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.*
>
> *Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

> ***"Artículo 7 dela LTSV. Competencias de los municipios.***
>
> *Corresponde a los municipios:*
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

> *"**Artículo 39 de la LCREM.** Ordenación local del tráfico.*
>
> *1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el*
> *de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".*

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

a) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
b) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

a) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

b) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

c) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

d) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deben legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de

seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial;

Por los motivos expuestos **se desestima** su alegación.

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública**, se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 del Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:

"**Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:**

2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 *in fine* de la LTSV y 39.1 de la LCREM."

3ª) Alegación:

Propone añadir el siguiente párrafo en el artículo 167.3 del Proyecto inicial:

"Con carácter general, está permitida la circulación ciclista por todos los túneles de Madrid salvo prohibición expresa".

Contestación: Se estima parcialmente. Se desestima la inclusión formal de la redacción propuesta en el Proyecto respecto del artículo 167.3 de la OMS. Sin perjuicio de ello se estima la alegación en lo material, en la medida en que como consecuencia de varias alegaciones formuladas durante el trámite de información pública, incluida otra alegación posterior de este mismo escrito de alegaciones, se modifica la redacción del artículo 167.9 de la OMS respecto al propuesto en el Proyecto inicial para permitir la circulación de bicicletas por túneles salvo señalización que lo prohíba, siempre que se cumplan determinados requisitos de seguridad vial.

4ª) Alegación:

Propone dar la siguiente redacción que el Proyecto inicial propone dar al artículo 167.5 de la OMS: "En vías con más de un carril por sentido, los ciclistas podrán utilizar cualquier carril de circulación para facilitar el itinerario a realizar, debido a otras condiciones del tráfico, de la vía o para cumplir las limitaciones de velocidad establecidas en determinados carriles multimodales".

Esta modificación anula la circulación PREFERENTE por el carril situado más a la derecha ya que las limitaciones de velocidad impuestas por la nueva normativa estatal perjudicarían la circulación de los ciclistas de Madrid que se verían obligados a circular a 30km/h por el carril de la derecha, el preferente, en vías de dos o más carriles por sentido, cuando como consecuencia de fuertes pendientes los ciclistas pueden alcanzar la velocidad máxima de 45 kms/hora. .

La persona alegante entiende que con la modificación de la OMS "fulmina" los ciclocarriles 30 han sido "fulminados". , la limitación en la OMS era sólo para los vehículos motorizados y que Madrid es una ciudad con fuertes pendientes en las que suele rebasarse con frecuencia esa velocidad y aproximarse a la limitación genérica de 45km/h teniendo derecho a circular por la calzada como indica la Ordenanza en primer término. Entiende que no se pueden menoscabar ni limitar las posibilidades de circulación y desarrollos de las bicicletas. Por lo tanto, los ciclistas de Madrid debemos circular por cualquier carril de circulación sin preferencias que menoscaben este derecho y como vehículos con los mismos derechos y obligaciones que los conductores de motorizados que somos.

Contestación: Los apartados 3 y 4 del artículo 167 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 (en adelante, OMS) establece expresamente que:

> *"Artículo 167 de la OMS. Condiciones generales de circulación y estacionamiento de bicicletas.*
>
> *3. No es obligatoria la circulación ciclista por los carriles específicos, salvo señalización expresa que así lo indique.*
>
> *4. En vías con más de un carril por sentido, circularán preferentemente por el carril situado más a la derecha, si bien podrán utilizar el resto de carriles para facilitar el itinerario a realizar o debido a otras circunstancias en las condiciones del tráfico".*

La literalidad que el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica los apartados 4 y 5 del artículo 167 de la OMS mantienen expresamente la regulación actualmente vigente, con la única modificación formal que los apartados 3 y 4 pasar, respectivamente, a ser los apartados 4 y 5 del artículo 167 de la OMS:

> *"Artículo 167 del Proyecto inicial.*
>
> *4. No es obligatoria la circulación ciclista por los carriles específicos, salvo señalización expresa que así lo indique.*
>
> *5. En vías con más de un carril por sentido, circularán preferentemente por el carril situado*

más a la derecha, si bien podrán utilizar el resto de carriles para facilitar el itinerario a realizar o debido a otras circunstancias en las condiciones del tráfico.

Por tanto el proyecto normativo mantiene inalterado el contenido material de la regulación vigente sobre el que la propia alegación se manifiesta a favor.

El Proyecto normativo no "fulmina", como expresa la alegación, los "ciclocarriles" con velocidad limitada a 30 kms/h, sino que modifica su denominación que pasa a ser la de "carriles multimodales", porque además de las bicicletas van a poder emplearse para la circulación de VMP siempre que las personas usuarias de estos vehículos empleen el casco en su conducción.

Asimismo debe aclararse que, conforme a la OMS vigente, la limitación de velocidad a 30 kms de los ciclocarriles no vincula solo a los vehículos a motor como sugiere la persona alegante, sino que afecta a todo vehículo que circule por dicho carril. Esta misma limitación se mantiene en los "carriles multimodales" que tienen normativamente limitada la velocidad a 30 kms/h para todos los vehículos que circulen en el mismo.

Por último el vigente artículo 167.3 de la OMS y el propuesto artículo 167.4 del Proyecto inicial ya regulan expresamente: "No es obligatoria la circulación ciclista por los carriles específicos, salvo señalización expresa que así lo indique".

La señalización instalada en los ciclocarriles /carriles multimodales no obliga a las bicicletas a circular por los mismos, sino que limita la velocidad a 30 kms/h y advierte a todos los vehículos usuarios de la vía de la posibilidad de que circulen por dicho carril bicicletas.

El motivo del carácter preferente de la circulación de las bicicletas por el carril situado más a la derecha en vías con más de un carril por sentido, es precisamente la protección de su seguridad vial mediante el calmado de tráfico en ese carril, pero como el propio artículo 167.4 de la OMS y el propuesto artículo 167.5 del Proyecto inicial establecen expresamente *"podrán utilizar el resto de carriles para facilitar el itinerario a realizar o debido a otras circunstancias en las condiciones del tráfico",* entre las que se incluye lógicamente aprovechar la bajada por una pendiente y beneficiarse del incremento de la velocidad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de la misma **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

5ª) Alegación:

Propone añadir al primer párrafo de la redacción propuesta por el Proyecto inicial a la modificación del artículo 167.7 de la OMS la siguiente frase: "A tal efecto, estará permitido rebasar la línea continua o hacerlo por el carril bus-taxi si fuese necesario".

Contestación: La redacción que el Proyecto inicial propone dar al artículo 167.7 de la OMS tiene la siguiente literalidad:

"Artículo 167 del Proyecto inicial.

7. Quienes conduciendo vehículos motorizados quieran adelantar a un ciclista en zona urbana deberán extremar las precauciones, cambiando de carril de circulación y dejando un espacio lateral suficiente que garantice la seguridad entre la bicicleta y el vehículo motorizado que pretenda adelantarla.

Cuando un vehículo motorizado circule detrás de una bicicleta, mantendrá una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad, que nunca deberá ser inferior a cinco metros. Esta distancia aumentará en proporción a la velocidad con que el vehículo motorizado circule por la vía".

Se desestima por resultar contrario a la reserva de circulación exclusiva de autobuses por los carriles especialmente reservados para su circulación y a la prioridad de circulación de los autobuses en las vías integrantes de la Red Básica de Transporte, reguladas en los artículos 143.2 y 143.1.4º) de la OMS.

Se recuerda a estos efectos que el artículo 143.2 de la OMS establece que:

"Artículo 134 de la OMS. Medidas de promoción y protección.

2. El Ayuntamiento de Madrid adoptará las siguientes medidas de promoción y protección física del TPCURUG:

1º) Establecerá calzadas o carriles bus reservados para la circulación y parada de los autobuses del TPCURUG, quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada".

La invasión de los carriles reservados no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación, por .

Como consecuencia de la misma **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6ª) Alegación:

Propone añadir el siguiente párrafo al artículo 167.7 de Proyecto inicial: *"Queda terminantemente prohibido a los todos los vehículos motorizados adelantar al ciclista en calles de un solo carril de circulación".*

Contestación: La redacción que el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 (en adelante, OMS) propone dar al artículo 167.7 de la OMS es la siguiente:

"Artículo 167 del Proyecto inicial.

7. Quienes conduciendo vehículos motorizados quieran adelantar a un ciclista en zona urbana deberán extremar las precauciones, cambiando de carril de circulación y dejando un espacio lateral suficiente que garantice la seguridad entre la bicicleta y el vehículo motorizado que pretenda adelantarla.

Cuando un vehículo motorizado circule detrás de una bicicleta, mantendrá una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad, que nunca deberá ser inferior a cinco metros. Esta distancia aumentará en proporción a la velocidad con que el vehículo motorizado circule por la vía".

De conformidad con lo previsto en el artículo 34.1 del del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV)

"Artículo 34 de la LTSV. Precauciones previas.

1. Antes de iniciar un adelantamiento que requiera desplazamiento lateral, el conductor que se proponga adelantar debe advertirlo con suficiente antelación, con las señales preceptivas, y comprobar que en el carril que pretende utilizar para el adelantamiento existe espacio libre suficiente para que la maniobra no ponga en peligro ni entorpezca a quienes circulen en sentido contrario, teniendo en cuenta la velocidad propia y la de los demás usuarios afectados. En caso contrario, debe abstenerse de efectuarla".

Por su parte el artículo 35.1 de la LTSV exige que durante el adelantamiento debe dejarse "*una separación lateral suficiente para realizarlo con seguridad*".

El artículo 35.4 de la LTSV regula cómo debe ejecutarse un adelantamiento por automóviles a bicicletas, exigiendo debe hacerse *"ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario , en su caso, de la calzada y guardando una anchura de seguridad de, al menos, 1,5 metros":*

"Artículo 35 de la LTSV. Ejecución.

4. El conductor de un automóvil que pretenda realizar un adelantamiento a un ciclo o ciclomotor, o conjunto de ellos, debe realizarlo ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, en su caso, de la calzada y guardando una anchura de seguridad de, al menos, 1,5 metros. Queda prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario, incluso si esos ciclistas circulan por el arcén".

Dado que las bicicletas deben circular ocupando la parte central del carril por el que circulen por motivos de seguridad vial, no resulta posible guardar la distancia mínima legal de un metro y medio por lo que el artículo 35.4 de la LTSV prohíbe a los vehículos a motor adelantar a una bicicleta en un carril de sentido único.

Sin perjuicio de ello el artículo 88.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, habilita el adelantamiento de bicicletas inmovilizadas o en circulación en las siguientes circunstancias:

> *"Artículo 88 del RGC. Vehículos inmovilizados.*
>
> *1. Cuando en un tramo de vía en el que esté prohibido el adelantamiento se encuentre inmovilizado un vehículo que, en todo o en parte, ocupe la calzada en el carril del sentido de la marcha, salvo que la inmovilización venga impuesta por las necesidades del tráfico, podrá ser rebasado, aunque para ello haya que ocupar la parte de la calzada reservada al sentido contrario, después de haberse cerciorado de que se puede realizar la maniobra sin peligro. Con idénticos requisitos se podrá adelantar a conductores de bicicletas, ciclos, ciclomotores, peatones, animales y vehículos de tracción animal, cuando por la velocidad a que circulen puedan ser adelantados sin riesgo para ellos ni para la circulación en general."*

Por todo lo anterior, **se estima parcialmente** dado que, si bien no se considera adecuada la redacción propuesta, sí se considera oportuno modificar el artículo 167.7 del Proyecto inicial para hacer referencia al artículo 35.4 de la LTSV con objeto de reforzar la seguridad vial de los ciclistas en vías urbanas mediante la inclusión de la separación lateral mínima de 1,5 metros y de su fundamento legal.

A tal efecto **se modifica la propuesta** de redacción **de artículo 167.7 de la OMS** que quedaría redactado en los siguientes términos:

> *"Artículo 167 del Proyecto inicial.*
>
> *7. Quienes conduciendo vehículos motorizados quieran adelantar a un ciclista en zona urbana deberán extremar las precauciones, cambiando de carril de circulación y dejando, conforme a lo previsto en el artículo 35.4 de la LTSV, una separación lateral entre la bicicleta y el vehículo motorizado que pretenda adelantarla suficiente para garantizar la seguridad vial, nunca inferior a un metro y cincuenta centímetros.*
>
> *Cuando un vehículo motorizado circule detrás de una bicicleta, mantendrá una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad, que nunca deberá ser inferior a cinco metros. Esta distancia aumentará en proporción a la velocidad con que el vehículo motorizado circule por la vía".*

7ª) Alegación:

Propone suprimir el artículo 167.9 del Proyecto inicial que, por motivos de seguridad vial, prohíbe la circulación de bicicletas por túneles urbanos salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

Contestación: El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

"8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid".

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

"9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación".

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso de por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de usuarios de la vía. De la prohibición propuesta se excepciona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

"1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine".

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

"Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección".

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

"4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante".

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

"3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.

Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana".

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental y movilidad activa, de forma condicionada al cumplimiento de determinadas condiciones de seguridad vial, que en lo fundamental se remiten a la exigibilidad práctica de las obligaciones de la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles.

Por todo ello**, se estima la alegación**, **se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

> *"Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.*
>
> *Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:*
>
> *c) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*
> *d) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones".*

8ª) Alegación:

Propone suprimir el apartado a) de la redacción propuesta por el Proyecto inicial respecto de del artículo 172 de la OMS.

Contestación:

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que "reglamentariamente se fijen excepciones" a lo previsto en dicho apartado":

> ***Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.***
>
> *(…)*
>
> *El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.*
>
> *Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado".*

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

> ***"Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.***
> *(…)*
>
> *Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.*
>
> *Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

> ***"Artículo 7 dela LTSV. Competencias de los municipios.***
>
> *Corresponde a los municipios:*
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

> *"**Artículo 39 de la LCREM.** Ordenación local del tráfico.*
>
> *1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el*
> *de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico,*

la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

c) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
d) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

e) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

f) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública en todos los supuestos recogidos en el Proyecto normativo, y adicionalmente a las razones imperiosas de interés general de protección de los derechos de los trabajadores, y en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica exclusivamente respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

g) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

h) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige para satisfacer las razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública, de protección de los derechos de los trabajadores, y en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP que realizan un uso más intensivo de las vías públicas municipales en el ejercicio de su actividad económica o profesional (reparto de mercancías y DUM, actividades de guía turística) en los términos recogidos en los artículos 172.2.a), 176.6.b) y 179.1.b), aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial.

Por los motivos expuestos **se desestima** su alegación. No obstante **se modifica** la redacción que el Proyecto normativo propone dar al **artículo 172.2 de la OMS para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM,** que quedaría redactado en los siguientes términos:

"**Artículo 172.2 del Proyecto definitivo:**

2. Por las razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública, de protección de los derechos de los trabajadores, y en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica, la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y ciclos adaptados para la concreta actividad, que se lleve a cabo para el desarrollo de una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de persona o personas distintas a quien conduzca el vehículo, se somete al cumplimiento de las siguientes obligaciones:

a) El uso de casco homologado o certificado por la persona que conduce el vehículo durante su conducción, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 *in fine* de la LTSV y 39.1 de la LCREM.

b) La contratación de seguros de responsabilidad civil que cubran los posibles daños a las personas usuarias y a terceras.

c) El sometimiento del vehículo a mantenimiento preventivo y correctivo."

9ª) Alegación:

Propone suprimir el apartado b) de la redacción propuesta por el Proyecto inicial respecto de del artículo 172 de la OMS.

Contestación: Se desestima. La exigencia de un seguro obligatorio en la circulación de bicicletas se fundamenta en el aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo las bicicletas y VMP en el desarrollo de sus respectivas actividades económicas.

La exigencia de contratación de un seguro de responsabilidad civil que cubran los posibles daños a las personas usuarias y a terceras personas y a otros bienes satisface los principios de:

a) **Legalidad:** se adopta en aplicación de los artículos 7.b) de la LTSV y 39.1 de la LCREM.

b) **Necesidad:** la exigencia de un seguro de responsabilidad civil responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública, de protección de los derechos, la seguridad y la salud de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, para garantizar las exigencias de la buena fe y la seguridad jurídica tanto en las transacciones comerciales como en la responsabilidad civil extracontractual por los daños ocasionados a terceras personas y a otros bienes, la protección del entorno urbano y el patrimonio, respondiendo a los objetivos de la política social, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica exclusivamente respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a provocar accidentes y daños a terceras personas y a otros vehículos, bienes y al patrimonio municipal y de otras Administraciones Públicas.

c) **Racionalidad:** la exigencia de un seguro de responsabilidad tiene por objeto promover la seguridad jurídica y la seguridad vial como consecuencia del aseguramiento de los daños que puedan ocasionar bicicletas y VMP a personas o a otros bienes.

d) **Proporcionalidad:** en la medida en que se trata de un instrumento idóneo para incrementar la seguridad jurídica y la seguridad vial en la circulación de bicicletas y VMP, resultando proporciona en la medida en que:

1º) el aseguramiento beneficia a las personas físicas o jurídicas titulares de los citados vehículos y de las personas que los conducen al dotarles de mayor certeza y seguridad en la circulación;

2º) supone una manifestación de la buena fe de las personas físicas y jurídicas titulares de la actividad económica al ofrecer esa certeza en la asunción de la responsabilidad civil que puedan asumir por los daños que pudieran ocasionar a terceras personas y a otros bienes;

3º) se trata de una obligación jurídica orientada a incrementar la seguridad de las personas, la seguridad vial y la salud pública, de coste mínimo para las empresas en comparación con el beneficio que las personas físicas o jurídicas titulares de las actividades económicas que emplean bicicletas y VMP en el desarrollo de sus actividades, obtienen del aprovechamiento especial del dominio público que

llevan a cabo, que además les beneficia al contener y minimizar mediante el aseguramiento de la cuantía de la eventual responsabilidad civil a la que tendrían que, eventualmente, hacer frente por la causación de daños a terceras personas o bienes;

4º) favorece la seguridad jurídica y la circulación de estos vehículos, favoreciendo que se incremente la contratación de los servicios prestados mediante la circulación de estos vehículos;

5º) como todo seguro, su contratación supone un coste menor que reduce los costes que se derivarían de la responsabilidad civil derivada de la causación de daños frente a terceras personas y bienes;

6º) constituye el instrumento generalmente empelado por las empresas para cubrir o asegurar los riesgos derivados de su actividad económica y de la circulación de sus vehículos incluidos las bicicletas y VMP;

7º) es la forma menos lesiva y costosa para la cobertura de los riesgos de producción de daños a terceras personas y bienes;

8º) es la forma que mayor certeza, buena fe y seguridad jurídica otorga a las terceras personas que pudieran verse afectadas en su integridad o en sus bienes como consecuencia de accidentes, lesiones o daños provocados por bicicletas o VMP que circulen o estacionen en el ejercicio de actividades económicas.

Por todo ello se considera necesario mantener la exigencia de un seguro que cubra la responsabilidad civil por los posibles daños causados a personas usuarias de los servicios y a terceras personas por bicicletas y VMP que circulen o estacionen en el ejercicio de actividades económicas.

Se desestima. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la MAIN** para incluir la motivación de la exigencia de seguro.

10ª) Alegación:

Suprimir el último párrafo del artículo 176.6 del Proyecto inicial por carecer de eficacia jurídica.

Contestación: El último párrafo del artículo 176.6 de Proyecto inicial recoge la recomendación de uso del casco en todo momento en la circulación de VMP en los siguientes términos:

> "Sin perjuicio de lo anterior, por motivos de seguridad vial se recomienda a todas las personas usuarias de VMP el uso de casco homologado o certificado para circular en todo tipo de vías".

Se estima parcialmente, en la media en que se reconoce que no es contenido habitual o propio de una norma jurídica establecer recomendaciones, en lugar de obligaciones o

prohibiciones. No se regula como obligación por entender que el Ayuntamiento de Madrid carece de competencia normativa para exigir con carácter general el uso de obligatorio en todos los supuestos, sin perjuicio de la posibilidad normativa de regularlo como una obligación excepcional en determinados vehículos, supuestos, vías o personas conforme a los artículos 7.b) y 47 in fine de la LTSV y 39.1 de la LCREM.

Sin perjuicio de ello se considera necesario mantener dicha recomendación por considerarse necesaria por razones de seguridad vial, de educación vial.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

11ª) Alegación:

Propone incluir en el artículo 177.1 la siguiente frase: "Los VMP pueden circular en las mismas condiciones que las bicicletas".

Las bicicletas y VMP disponen de características distintas que aconsejan regularlas de forma diferenciada atendiendo a las especificidades de cada uno de estos vehículos, al igual que hace la normativa estatal de tráfico que no lleva a cabo una equiparación sino que regula específicamente las bicicletas y de forma separada los VMP.

Sirva de ejemplo la posibilidad de las bicicletas de circular en travesías y vías fuera de poblado que no sean autovías ni autopistas autorizada por los artículos 36 y 38 del Reglamento General de Circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre) con una velocidad máxima de 45 kms/h conforme a lo previsto en el artículo 48.1.e) del RGC, que no resulta de aplicación a los VMP.

Los VMP tienen expresamente prohibida la circulación por túneles urbanos por el artículo 38.4 de RGC.

Por su parte los artículos 3.j) y 22.bis del Reglamento General de Vehículos, aprobado mediante Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en su redacción dada por el artículo segundo apartados uno y tres del Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre (BOE nº 297 de 11 de noviembre) exigen a los VMPs disponer de un “certificado para la circulación” que, sin embargo, no se exige a las bicicletas. Por tanto se trata de vehículos distintos cuya regulación en la Ordenanza de Movilidad Sostenible debe atender a sus características conforme a su diversa y específica regulación contenida en el Reglamento General de Circulación y el Reglamento General de Vehículos.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en el análisis del impacto normativo inicial para motivar la regulación de la propuesta normativa del artículo 48 de la OMS**.

12ª) Alegación:

Incluir la siguiente definición en el anexo VI de la OMS por tratarse de una señal presente por cientos en nuestras calles, aunque aún no se encuentre normalizada. Resulta ridículo ponerlas y ni siquiera nombrarlas. Colocadas desde principio de año 2014, no podemos dejar pasar la oportunidad de una nueva Ordenanza para que formen parte del texto normativo. Si han desaparecido los ciclocarriles de este ANEXO, deben incluirse, de una vez por todas y sin esperar a que aparezcan en el catálogo, las S-35.

Señal S-35: Vía ciclista de uso recomendado, aunque no obligatoria.

Contestación: **Se desestima**. No procede por ser el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la única Administración competente para definir el contenido del catálogo estatal de señales aprobadas por el Estado.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 21

D. [redacted]

ASOCIACIÓN DE SEAGWAYS TOURS DE MADRID

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted]**, en representación de la ASOCIACIÓN DE SEAGWAYS TOURS DE MADRID formula al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 18 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210687811 por el que D. [redacted] en representación de la ASOCIACIÓN DE SEAGWAYS TOURS DE MADRID formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: Artículo 177.3.c) OMS (Proyecto)

Se solicita que se modifique el artículo 177.3.c) de la OMS para que los VMP puedan circular por la calzada de los carriles multimodales con velocidad limitada a 30 kms/h.

Contestación:

Se estima, por considerar que la circulación de VMPs por carriles multimodales (tal y como los denomina el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS, que vienen a coincidir con los carriles que la vigente OMS denomina “ciclocarriles”) permite dar continuidad a los desplazamientos en este tipo de vehículos, facilitando la seguridad jurídica de conocer las vías por las que estos vehículos pueden circular y favoreciendo el desarrollo de este tipo de movilidad medioambientalmente sostenible en términos de emisiones de gases contaminantes y de menor consumo de espacio público.

En términos de seguridad vial la circulación por carriles multimodales, en los que la velocidad máxima está limitada a 30 kms/h, se considera compatible con la circulación de los VMPs que

tienen limitada jurídicamente su velocidad máxima a 25 kms/h conforme a lo previsto en su definición normativa del apartado A del anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en su redacción dada por el artículo segundo seis d) del Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre (BOE nº 297 de 11 de noviembre).

No obstante se considera necesario recordar a las personas que circulen por este tipo de vías el riesgo que supone circular por un carril multimodal, junto al que pueden existir carriles con una ordenación del límite máximo de velocidad de 50 kms/h por los que los VMPs tienen prohibida su circulación, así como la necesidad de extremar la precaución en los giros.

Como todo vehículo, los VMPs que circulen entre el ocaso y la salida del sol están sujetos a la obligación de llevar encendido el alumbrado reglamentario conforme a lo previsto en el artículo 98.1 del Reglamento General de Circulación, sin perjuicio de la recomendación del uso de alumbrado en todo momento para facilitar su visualización por el resto de personas usuarias de las vías públicas.

Por último se considera imprescindible, por razones imperiosas de interés general de seguridad vial, de salud pública y de protección de la salud de las personas, establecer la obligación del uso de casco homologado o certificado para la protección de la cabeza en la circulación por la calzada de los carriles multimodales, sin perjuicio de la recomendación de su uso en todo momento durante la circulación en VMP.

Como consecuencia de la estimación de esta alegación se modifica la redacción que el Proyecto inicial da al **Preámbulo** y al **artículo 177 de la OMS** para permitir la circulación de VMPs por carriles multimodales. A tal efecto se introduce una nueva letra "j)" en el artículo 177.1 del Proyecto para permitir la circulación de VMP por carriles multimodales con velocidad limitada a 30 km/h siempre que se circule con casco protegiendo la cabeza:

> "**Artículo 177.1.j) OMS del Proyecto definitivo.**
>
> Por la calzada de los carriles multimodales con velocidad limitada a treinta kilómetros por hora, de forma condicionada a que en la circulación se emplee un casco homologado o certificado para proteger la cabeza".

Asimismo se elimina el contenido del artículo 177.3.c) del Proyecto inicial, que pasa a incluir el contenido del actual apartado d) y así sucesivamente, de forma que el apartado 3 del artículo 177 finaliza en la letra "f)" en lugar de en la "g)".

Como consecuencia de la modificación del artículo 177.1.j) de la OMS para permitir la circulación de los VMP por la calzada de los carriles multimodales de forma condicionada al uso de casco homologado o certificado para proteger la cabeza durante la conducción, se modifica la redacción de artículo 17.1.c), que queda redactado en los siguientes términos:

> "**Artículo 17.1.c) OMS del Proyecto definitivo.**
>
> De treinta kilómetros en los carriles multimodales definidos en el anexo VI, salvo velocidad inferior específicamente señalizada. En estos carriles los vehículos motorizados deberán extremar la prudencia, mantener las distancias de seguridad

con las bicicletas y con los VMP, y deberán respetar las normas de convivencia viaria".

Asimismo **se modifica la MAIN** para dejar constancia de esta modificación.

2ª) Alegación: Artículo 177.3.c) OMS (Proyecto)

Se solicita que se modifique la redacción del artículo 179 de la OMS, que regula la circulación de VMP para actividades económicas de turismo, para que se incluya la incorporación al grupo de menores desde los 10 años de edad como consta en la normativa actual porque al tratarse de actividades familiares supondría una restricción importante para el sector.

Contestación:

El artículo 176.1 de la vigente OMS establece que:

> *"**Artículo 176.1 OMS (vigente)** La edad mínima permitida para circular con un vehículo de movilidad urbana por las vías y espacios públicos es de 15 años. Los menores de 15 años solo podrán hacer uso de vehículos de movilidad urbana cuando éstos resulten adecuados a su edad, altura y peso, fuera de las zonas de circulación, en espacios cerrados al tráfico, y acompañados y bajo la responsabilidad de sus progenitores o tutores, o en el supuesto previsto en el apartado 4 del artículo 179. En caso de transportar personas en un dispositivo homologado, quienes conduzcan deben ser mayores de edad."*

El último párrafo del artículo 179.4 de la vigente OMS establece que:

> *"**Artículo 179.4. Último párrafo. OMS (vigente).***
>
> *En la autorización que se emita figurará, en todo caso, su plazo de vigencia, el recorrido a realizar, el horario permitido y cuantas limitaciones se establezcan para garantizar la seguridad de quienes usen la vía. Podrán incorporarse al grupo menores desde los 10 años de edad".*

La redacción del Proyecto inicial responde a la pretensión inicial de la Dirección General de Tráfico de proponer al Gobierno de la Nación, a través del Ministerio del Interior, una regulación reglamentaria que estableciera una edad mínima para la conducción de VMP de 5 o 16 años. Por ello el Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la OMS propone:

a) En la redacción que propone dar al artículo 176.1 de la OMS se establece que la edad mínima para circular en VMP es de quince años.

b) La supresión de la última frase de artículo 179.4 de la vigente OMS que establece que: "Podrán incorporarse al grupo menores desde los 10 años de edad".

Sin embargo el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico no ha exigido una edad mínima

para circular en VMP, por lo que la solicitud contenida en la alegación no se opone al Reglamento General de Circulación ni al Reglamento General de Conductores.

En la medida en que la circulación de Seagways empleados en actividades de rutas turísticas dirigidas a familias no ha generado problemas de seguridad vial en los términos de los vigentes artículos 176.1 y 179.4 de la OMS, se considera oportuno estimar la alegación y realizar las modificaciones oportunas en el Proyecto.

Por todo lo expuesto **se estima** la alegación, llevándose a cabo la **modificación de los artículos 176.1 y 179.1.d) del Proyecto** inicial de ordenanza, **y en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para dejar constancia de dicha modificación.

A tal efecto se modifica la redacción que el Proyecto normativo final propone dar a los artículos 176.1 y 179.1.d) de la OMS, que quedarían redactados en los siguientes términos:

*"**Artículo 176. Características generales. OMS (Proyecto definitivo)***

1. La edad mínima permitida para circular con un VMP por las vías y espacios públicos es de quince años, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 179.1d).
En caso de transportar personas en un dispositivo homologado, quienes conduzcan el vehículo deben ser mayores de edad.

*"**Artículo 179.1 OMS (Proyecto definitivo)***

d) Cuando excedan del máximo de dos personas y guía su circulación se somete a la obligación de obtener autorización expresa municipal previa que, en caso de obtenerse, habilite para realizar un itinerario concreto un número ilimitado de veces con hasta un máximo de ocho personas y guía. Para la obtención de la citada autorización la persona solicitante deberá presentar la siguiente documentación:

1ª) Seguro de responsabilidad civil, que cubra como mínimo un importe de un millón de euros.

2ª) Documento que acredite la homologación de los VMP y su identificación mediante número de bastidor o de fabricación.

3ª) Propuesta de itinerarios y horarios.

4ª) Declaración comprometiéndose a no permitir el uso de los VMP a personas que presenten signos de tener en el organismo presencia de drogas o tasas de alcohol superiores a las establecidas en la normativa general de tráfico.

Podrán incorporarse al grupo personas menores de quince años siempre que se cumplan los siguientes requisitos establecidos por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas y seguridad vial: 1º) que sean mayores de diez años; 2º) que vayan acompañados de y bajo la responsabilidad de sus

progenitores, tutores o familiares mayores de edad; 3º) que el VMP empleado resulte adecuado a su edad, altura y peso; 4º) que antes de iniciar la circulación reciban una mínima formación práctica sobre el uso del vehículo; 5º) y que en su conducción el menor proteja su cabeza mediante el uso de un casco homologado o certificado adecuado a la misma.

Por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, congestión del tráfico de vehículos o congestión del tránsito peatonal, protección civil salud pública, protección de patrimonio, y garantía de los derechos de los usuarios podrá: desestimarse toda solicitud de autorización; y suspenderse por el tiempo requerido para garantizar la razón imperiosa de interés general que hubiera motivado la suspensión.

En la autorización que en su caso se emita figurará, en todo caso, su plazo de validez, el recorrido a realizar, el horario permitido y cuantas limitaciones se establezcan para garantizar la seguridad de quienes usen la vía pública".

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº22

ATRANDICE-CETM MADRID

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] en representación de la asociación ATRANDICE-CETM MADRID al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 21 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 2021/ 20210694433 por el que Dª/D. [redacted], en representación de **ATRADICE-CETM MADRID**, formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: En el Preámbulo, apartado IV, punto c: "el refuerzo de las medidas regulatorias destinadas a promover el uso de vehículos CERO emisiones y el desarrollo de la movilidad eléctrica". Se propone suprimir la referencia a la movilidad eléctrica en base al principio de neutralidad tecnológica que debe regir la actuación de la Administración en esta materia.

Contestación: La redacción del preámbulo sigue el principio de neutralidad tecnológica ya que hace referencia inicialmente a vehículos CERO emisiones. No obstante, menciona específicamente la movilidad eléctrica por ser la tecnología que actualmente utilizan de forma mayoritaria los vehículos cero emisiones (coches, motos, bicicletas de pedales con pedaleo asistidom, patinetes o segways) que circulan por la ciudad de Madrid. La Ordenanza de Movilidad Sostenible hace una mención específica de estos vehículos más sostenibles que ya están disponibles en el mercado y en la ciudad, lo que no implica que no se promueva el uso de cualquier vehículo con tecnología CERO emisiones.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación: Preámbulo, apartado IV, punto g): se propone suprimir este apartado, repite literalmente el apartado f).

Contestación: Efectivamente, parte del contenido es el mismo, siendo más correcto el apartado f) que recoge la posibilidad de utilización de la reserva por parte de los residentes si estuvieran dotados de puntos de recarga y siempre fuera del horario de utilización de los vehículos de arrendamiento sin conductor y sin base fija CERO emisiones. Se elimina el apartado g).

Como consecuencia de la estimación de esta alegación **se modifica** la redacción que el Proyecto inicial da al **Preámbulo** eliminando

3 ª) Alegación: Se precisa una flexibilización en las prohibiciones de acceso a las ZBEDEP, de los vehículos de transporte ligero de mercancías tipo B equiparándose a los pesados de la misma categoría ambiental hasta el 31 de Diciembre de 2024.

Contestación:

La regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud pública, el derecho a la integridad física, así como el derecho a un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona.

Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

El periodo transitorio establecido en la ordenanza para el acceso y circulación a las ZBEDEP de los vehículos ligeros de mercancías de categoría ambiental B, hasta el 31 de diciembre del 2022 es lo suficientemente flexible como para adaptarse al conocimiento de la ciudadanía y de los profesionales del transporte de mercancías, y no es necesario una ampliación de dos años más hasta el 31 de Diciembre de 2024.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación: Son insuficientes las excepciones establecidas en los artículos 21 apartado 3 y 22 apartado 6, relativas a la prohibición de circulación en las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE y ZBEDEP. Por ello, solicitan la inclusión de sendos puntos en ambos artículos, que contemplen la excepción para acceder, circular y estacionar a aquellos vehículos de mudanzas que tengan una autorización municipal de ocupación de la vía pública a tales efectos, hasta la finalización del servicio.

Contestación:

El artículo 22 punto 3 prohíbe la circulación en las vías públicas del ámbito territorial de Madrid ZBE a los vehículos con clasificación ambiental A en el RV, según su potencial contaminante, y solo se exceptúan los vehículos con personas de movilidad reducida y aquellos que tienen reconocida su consideración de históricos.

La regulación de la ZBE y ZBEDEP tiene por objeto "proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de calidad del aire, mediante la reducción de emisiones contaminantes derivados del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes".

La Directiva europea 2008/50/CE de 21 de mayo nos marca igualmente los valores y objetivos a conseguir en cuanto a la reducción de gases contaminantes.

Por todo ello, los criterios restrictivos en cuanto a la circulación y estacionamiento de vehículos en estas zonas son máximos, y las excepciones se establecen exclusivamente y de forma motivada, por razones de interés general, seguridad o salud pública, protección civil, así como para proteger una necesidad privada de carácter urgente, temporal e inaplazable por el tiempo imprescindible para su satisfacción.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación: En la ZBEDEP y en concreto en el artículo 22.6 se contemplan una serie de requisitos de obligado cumplimiento para conceder permiso de acceso y circulación por el Distrito Centro y Plaza Elíptica, por lo que solicitan se contemplen ciertas excepciones a los vehículos de mudanzas, puesto que no existen alternativas tecnológicas en este sector.

Contestación:

Las excepciones están tasadas en la ordenanza, en concreto en los artículos 21 y 22, que se refieren a la regulación general de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección.

Con esta regulación se pretende dar una misma protección a toda la ciudadanía de Madrid, así como dar cumplimiento a los valores límite de dióxido de nitrógeno establecidos por la normativa comunitaria y por la normativa estatal en materia de calidad del aire: la Ley de Calidad del Aire 34/2007 de 15 de octubre y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad de 30 de marzo de 2021.

En las denominadas ZBEDEP, las necesidades medioambientales son más acusadas y los requisitos de acceso y circulación a estas zonas más restrictivos, por lo que no procede exceptuar cierto tipo de vehículos en función de su actividad y no en base a su potencial contaminante.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

6ª) Alegación: En los artículos 23.3 d) y 24.3 c) se establecen los criterios de acceso y circulación a las ZEBDEP de los Distrito Centro y Plaza Elíptica y las excepciones a los mismos. Por lo tanto, solicitan se incluyan los apartados 7 y 11 respectivamente al objeto de añadir expresamente los vehículos de mudanzas, permitiendo su acceso, circulación y establecimiento hasta la finalización del servicio.
Igualmente solicitan la inclusión entre las excepciones del artículo 35.5, relacionado con las restricciones al tráfico en episodios de alta contaminación, a los vehículos destinados a la DUM y mudanzas con autorización de transportes de mercancías de servicio público, en el caso de las mudanzas hasta la finalización del servicio.

Contestación:

Los artículos 23 y 24 del Proyecto de Ordenanza por el que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, introducen las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y Plaza Elíptica.

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 del Ayuntamiento de Madrid, estás áreas tienen como finalidad la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la disminución de los efectos negativos del tráfico motorizado.

Se han establecido excepciones basadas en criterios medioambientales y en sectores de actividad, siendo estas restrictivas y pensando en los criterios señalados en el punto anterior y no se ha considerado el sector de las mudanzas objeto de estas.

En lo relativo a incluir a los vehículos destinados a la DUM y mudanzas en las excepciones del artículo 35.5, respecto a los episodios de alta contaminación, el punto nº 1 establece que "Dando cumplimiento a las condiciones de publicidad y de información previstas en este artículo, el órgano competente podrá adoptar con base en los artículos 7g), 18 y 21 de la LTSV y los artículos 38, 39.1 y 40a) de la LCREM, medidas extraordinarias y temporales de ordenación del tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, cuando exista riesgo o se haya producido la superación de los umbrales de alerta o los valores límite establecidos por la Ley de Calidad del Aire y el anexo I del Reglamento de Calidad del Aire, en cumplimiento de la normativa europea , estatal y autonómica de calidad del aire y de los artículos 39 y 40.4 de la OCAS."

En el punto nº 5 se establece que será la Junta de Gobierno o el órgano en quien delegue, la que podrá excepcionar la aplicación de las medidas de restricción del tráfico a una serie de vehículos, entre los que no se encuentran los de mudanzas.

Como bien se establece en este artículo, atendiendo a criterios medioambientales, de sectores de actividad o de necesidad se han considerado los sectores señalados y no otros. La Junta de Gobierno puede excepcionar otros vehículos por causas debidamente justificadas.

Por todo ello, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7º) Alegación: Art. 32.3 (modificación, revocación y extinción de las ocupaciones): una modificación con antelación suficiente para ambas partes, se debería considerar como una modificación de la autorización ya solicitada, sin la obligatoriedad de solicitar una nueva autorización, dada la premura y la dilación en los plazos de la concesión de algunas de ellas.

Contestación: Las concesión de las autorizaciones de ocupación de espacio en la vía pública implican el inicio de un procedimiento administrativo que incluye la elaboración por los servicios técnicos municipales de un estudio y una propuesta para resolver. Cuando las condiciones de la ocupación se modifican, implican en cualquier caso la elaboración de nuevos informes, lo que supone necesariamente iniciar el trámite administrativo desde el inicio, por lo que no es posible acceder a lo solicitado.

Por todo ello, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

8º) Alegación: Art. 49 y 50 Explicitar excepción SER a mudanzas

Contestación:

Las autorizaciones temporales, así como las anuales, para los servicios de mudanzas, se regirán por las disposiciones contenidas dentro del Capítulo V de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, cualquier vehículo que no se encuentre realizando actividades o labores del servicio de mudanzas debidamente autorizadas y esté estacionado dentro de las áreas del servicio de estacionamiento regulado, deberá obtener el correspondiente tique según lo establecido tanto en la Ordenanza de Movilidad Sostenible como en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la capital.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

9º) Alegación Art. 50.3.a, 201.4: Exigir autorización TTE en el SER (Colectivo Cualificado)

Contestación:

Las tarjetas de transportes son concedidas por la Comunidad de Madrid, a través de la Dirección General de Transportes, la cual otorga dichas autorizaciones, a aquellos interesados que cumplan una serie de determinados requisitos establecidos, para habilitar a los particulares y empresas que tengan su domicilio fiscal en esta Comunidad a realizar transporte público y privado complementario de mercancías y de viajeros por carretera, así como de las actividades auxiliares y complementarias de los mismos, por lo que es competencia de la Comunidad Autónoma su regulación.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

10º) Alegación: Exigir la autorización de transporte a aquellos vehículos en que sea preceptiva a efectos del uso y utilización de las reservas de carga y descarga.
Contestación:

Las tarjetas de transportes son concedidas por la Comunidad de Madrid, a través de la Dirección General de Transportes, la cual otorga dichas autorizaciones, a aquellos interesados que cumplan una serie de determinados requisitos establecidos, para habilitar a los particulares y empresas que tengan su domicilio fiscal en esta Comunidad a realizar transporte público y privado complementario de mercancías y de viajeros por carretera, así como de las actividades auxiliares y complementarias de los mismos, por lo que es competencia de la Comunidad Autónoma su regulación.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

11ª) Alegación: Art. 207. Propone modificar los puntos 2 y 3 para conceder una única autorización anual de mudanza, cuyo titular sea la empresa, y que refiera toda la flota de vehículos .

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 207 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

a) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
b) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

12ª) Alegación: Art. 208. Resulta necesario agilizar el plazo de concesión de la autorización específica de mudanzas, que permita el acceso, circulación y estacionamiento, a todos los vehículos de mudanzas.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 207 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

c) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
d) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

13ª) Alegación: Art. 209. Se propone la ampliación de la propuesta de 20 metros lineales a los 25 metros lineales actualmente permitidos en las ocupaciones de la vía pública.

Contestación:

Se estima la alegación propuesta, ya que se considera adecuado que se mantengan los 25 metros lineales de ocupación, dada la naturaleza de los trabajos que suponen las mudanzas, con el acarreo de material voluminoso que hace necesario contar con espacio suficiente para manipular la salida del material.

Como consecuencia, el artículo 209 se modifica, quedando redactado el apartado 2 a) del siguiente modo:

> "2. La autorización podrá ser de dos tipos:
>
> > a) Genérica, cuando la ocupación de la vía pública para realizar la mudanza se efectúe durante un tiempo no superior a cuatro días en un espacio no superior a veinticinco metros lineales de la banda de estacionamiento y siempre que no precise ocupar la acera.

14ª) Alegación: Art. 210 (sujetos): En el caso de que una persona física o jurídica solicite la concesión de autorización genérica o específica, los requisitos que debe acreditar para su concesión han de ser los mismos, con el fin de evitar el intrusismo profesional en el sector de mudanzas, que como bien conocen, es un 40% más elevado que en cualquier otro sector.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 210 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

e) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
f) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

15ª) Alegación: Art. 211. Desde la entrada en vigor de la última modificación del ROTT, las tarjetas de transporte físicas han dejado de emitirse, volcando toda la información desde las Consejerías de Transporte en el REAT, Registro de empresas de transporte y actividades de transporte. Por ello, resulta más apropiado que sea el propio Ayuntamiento quien de oficio consulte en el REAT si el título habilitante de dicho vehículo se encuentra en vigor.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 211 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

g) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
h) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

16ª) Alegación: Art. 212. Como se ha mencionado con anterioridad, es preciso ampliar la propuesta de 20 metros lineales a los 25 metros lineales actualmente permitidos en las ocupaciones de la vía pública, ya que en traslados de oficinas, domicilios con un alto volumen de enseres o traslados de organismos públicos, en algunos casos concretos, resulta insuficiente el espacio para poder estacionar el número de vehículos que resulten necesarios para los servicios (incluyendo la máquina monta muebles). Plantea además una serie de cuestiones de gestión administrativa.

Contestación:

Se **estima parcialmente** la alegación propuesta en lo que se refiere a las dimensiones de la ocupación, ya que se considera adecuado que se mantengan los 25 metros lineales de ocupación, dada la naturaleza de los trabajos que suponen las mudanzas, con el acarreo de material voluminoso que hace necesario contar con espacio suficiente para manipular la salida del material. No obstante, en lo que se refiere al resto de comentarios, no pueden considerarse alegaciones propiamente dichas sino comentarios al procedimiento de gestión de las autorizaciones, que no son objeto de la presente Ordenanza

Como consecuencia, el artículo 212.1.a se modifica, quedando redactado del siguiente modo:

> 1. La autorización genérica tendrá validez hasta el último día del año natural en que haya sido concedida, y habilita a su titular para la prestación de los servicios de mudanzas del artículo 209.2.a) si se da cumplimiento a las siguientes condiciones:
>
> > a) Cuando la mudanza tenga lugar en zona de estacionamiento permitido se autorizará hasta un máximo de veinticinco metros lineales de la banda de estacionamiento, con independencia de que el espacio ocupado tenga lugar dentro o fuera de las zonas del AER del SER o de las ZBEDEP.

17ª) Alegación: Art. 238. : Los gastos por la retirada del vehículo, es un importe que debe ser asumido bien por el ciudadano que ha aparcado posteriormente a la colocación de las placas con 48 horas de antelación, o bien, por el propio Ayuntamiento, cuando se deba a la retirada de un vehículo estacionado previamente a la colocación de placa y superando el plazo máximo de estacionamiento contemplado en la OMS.

Contestación:

El sujeto pasivo de la tasa se determina en de la ordenanza fiscal del Ayuntamiento de Madrid. Por lo que no procede estimar la alegación pretendida.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

18ª) Alegación: La Disposición Transitoria nº3 en su punto segundo establece un calendario de renovación de flotas DUM del Distrito Centro y en concreto expone que hasta el 31 de diciembre del 2022 podrán acceder los vehículos a motor, con al menos cuatro ruedas y MMA no superior a tres mil quinientos Kilogramos que dispongan de clasificación ambiental B, cuando se encuentren en una serie de supuestos. Se solicita el permiso para acceder a la ZBEDEP del Distrito Centro a los vehículos DUM, al menos con autorización de servicio público de mercancías y categoría B, hasta el 31 de enero del 2024, independientemente de su MMA.

Contestación:

Las medidas se establecen de manera proporcional, con periodos transitorios lo más amplios posibles, dentro de la gravedad de las circunstancias, para lograr la eficaz protección de los derechos constitucionales a la salud de las personas y a un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona.

Por otra parte, la ZBEDEP Distrito Centro se circunscribe al ámbito territorial especialmente afectado por la especial presión circulatoria de tráfico motorizado y los elevados niveles de contaminación medioambiental, tanto en materia de calidad del aire como acústica.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de Ordenanza ni de la MAIN.

19ª) Alegación: En relación con la Disposición Transitoria nº3 en su punto cuarto, las franjas horarias de la DUM Distrito Centro, se solicita la modificación del horario de acceso de 7:00 a 19:00 horas a todos los vehículos DUM categorías B y C, a fin de evitar la concentración del tráfico de estos vehículos en un corto espacio de tiempo, a primera hora de la mañana.

Contestación:

El punto cuarto de la Disposición Transitoria Tercera establece que se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro a los vehículos en función de la MMA, el periodo y la categoría ambiental del vehículo.

El Ayuntamiento de Madrid está realizando una apuesta muy importante por el vehículo eléctrico y favoreciendo todas aquellas medidas que contribuyan a que esa tecnología se instale cuanto antes en nuestra ciudad. De ahí que progresivamente se haya implementado un periodo transitorio, en el cual, los horarios de acceso de vehículos culminan con una mayor franja horaria o permiso de acceso indefinido al Distrito Centro para los vehículos ECO y CERO emisiones.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de Ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 23

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 21 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210694633 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021. El citado escrito se acompaña de un documento anexo en formato pdf relativo a una consulta realizada en el portal www.change.org el que figura el apoyo de decenas de personas de distintos municipios a lo largo de 58 folios.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone el escrito que comprende el interés municipal en reducir la contaminación y mejorar el medio ambiente urbano pero critica lo que considera un trato indiscriminado a los causantes del problema, centrado en los vehículos con clasificación ambiental A en los términos de la Estrategia Madrid 360.

Entre los vehículos afectados destaca los vehículos clásicos (con más de 30 años) y los vehículos históricos, que se utilizan "*principalmente de forma recreativa los fines de semana y, que por el escaso kilometraje que recorren al año (de media en torno a 1.500 kms en el mayor de los casos), no son la fuente del problema de contaminación señalado por el Ayuntamiento de Madrid. Estos vehículos ya cuentan con restricciones circulatorias impuestas por el tipo de seguro que tienen contratado que limitan su uso y kilometraje anual*" por lo que no consideran adecuado que se vean afectados por las restricciones circulatorias Madrid ZBE y de las ZBEDEP.

Además expone que "*el nuevo plan obliga a propietarios de vehículos clásicos a matricularlos de forma forzosa como vehículos históricos para poder usarlos por todos los inconvenientes, gastos innecesarios y odisea burocrática que ello implica, especialmente por la falta de flexibilidad en cuanto a modificaciones correctamente homologadas en los vehículos que presenta el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos. Además, son una fuente de ingresos no sólo para las Administraciones Públicas, sino también para los profesionales que viven del sector de la automoción, como talleres o recambistas, impulsando el negocio local*".

Se señala, por último, que estos vehículos clásicos de al menos 30 años e históricos no deben ser objeto de restricción alguna porque su número cada vez es más reducido y porque "*son historia viva de este país, que pagan debidamente sus impuestos dentro del municipio y que son fuente de inspiración para las nuevas generaciones, ya que un pueblo sin historia es un pueblo sin alma*".

1ª) Alegación:

Solicita que el Ayuntamiento de Madrid haga una clara distinción dentro de los vehículos considerados como etiqueta "A" de aquellos que tienen una edad igual o superior a 30 años o que están matriculados como vehículos históricos, por ser vehículos con características especiales y/o singulares de acuerdo a lo previamente expuesto

Contestación: Se estima parcialmente. La Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de 5 de octubre de 2018, ya recoge la distinción, dentro de los vehículos sin distintivo ambiental de los vehículos históricos, tal y como recoge el artículo 6.2 de la OMS:

> *"Artículo 6.2 de la OMS. Al objeto de proteger la salud de las personas y la calidad del aire, no podrán circular por ninguna vía pública de titularidad municipal los vehículos que conforme a la normativa estatal carezcan del distintivo ambiental, en los términos previstos en la Disposición transitoria primera, salvo aquellos que tengan reconocida la consideración de históricos conforme a la normativa nacional que les sea de aplicación".*

El Proyecto inicial de Ordenanza de modificación de OMS sustituye el término "vehículos sin distintivo ambiental" por la expresión "vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante" más precisa y ajustada jurídicamente a la regulación estatal básica sobre clasificación de los vehículos contenida en el anexo del o previsto en el apartado E. del Anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

El Proyecto normativo inicial, sometido a información pública, introduce modificaciones normativas pero mantiene la especial protección a los "vehículos históricos" en los términos regulados en el Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado mediante Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio.

La Proyecto inicial no introduce distinción alguna en relación a los vehículos calificados en la alegación como "vehículos clásicos", que identifica con aquellos que tengan más de 30 años, por tratarse de una definición comercial o popular carente de eficacia jurídica.

Por todo ello, **se estima parcialmente** la alegación en lo relativo a la necesaria distinción en la OMS de los vehículos históricos, en los términos regulados por el citado Reglamento de Vehículos Históricos, en la medida en que tanto la OMS como la Ordenanza por la que se promueve su modificación asumen ya dicha distinción, por lo que **no se produce modificación alguna** en el Proyecto inicial ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Se desestima a la alegación en lo relativo a la distinción en la OMS de los denominados "vehículos clásicos".

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

2ª) Alegación:

Solicita que el Ayuntamiento de Madrid revierta el plan Madrid 360 o haga una exención en el mismo para que los vehículos clásicos e históricos de los residentes en el municipio de Madrid y que estén empadronados en dicho municipio, con independencia de la fecha en que se hayan empadronado en el padrón de vehículos, no se vean afectados por dicho plan y puedan circular libremente dentro del municipio de Madrid , por las restricciones que ya tienen estos vehículos en cuanto a kilometraje máximo anual que pueden recorrer.

Contestación: **Se estima parcialmente en relación con** la circulación de **los vehículos** que tengan reconocida la condición de **históricos** por la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior (Registro General de Vehículos de la DGT), que podrán circular por Madrid ZBE incluso a partir del 1 de enero de 2025 conforme a la redacción que el Proyecto inicial propone dar al artículo 21.3.b) y el apartado 2.e) de la Disposición transitoria primera.

Por otro lado conforme a la redacción que el Proyecto inicial pretende dar al artículo 23.3.e).15.º de la OMS, los vehículos que tengan reconocida la condición de históricos por la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior, podrán circular por las vías de la ZBEDEP Distrito Centro pero solo podrán estacionar en un aparcamiento de uso público o privado o reserva de estacionamiento de la ZBEDEP Distrito Centro, salvo que dispongan de alguno de los permisos regulados en este artículo 23 de la OMS.

Se desestima la alegación **en todo lo relativo a** lo que ésta denomina **"vehículos clásicos"** y que se refiere a vehículos con más de 30 años de antigüedad que no tengan reconocida la condición de históricos por la Dirección General de Tráfico conforme a lo previsto en el Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado mediante Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

3ª) Alegación:

Solicita que los residentes en el municipio de Madrid puedan acceder libremente a sus plazas de
garaje ubicadas dentro de dicho municipio, en aras de permitir la correcta libertad de movimientos, tal y como especifica el Articulo 19 de la Constitución Española, por el cual *"Los españoles tienen derecho a elegir libremente su residencia y a circular por el territorio nacional. Asimismo, tienen derecho a entrar y salir libremente de España en los términos que la ley establezca. Este derecho no podrá ser limitado por motivos políticos o ideológicos".*

Contestación: **se desestima**, porque el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS de 5 de octubre de 2018 no supone vulneración de derecho fundamental alguno.

En ese sentido se informa que la libertad de circulación, reconocida y protegida por el artículo 19 de la Constitución Española de 1978, constituye el derecho a elegir libremente su residencia y a circular por el territorio nacional, a entrar y salir libremente de España en los términos legalmente establecidos que no podrán ser limitados por motivos políticos o ideológicos.

Como señala la sección Segunda de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de justicia de Madrid, en el fundamento jurídico séptimo su Sentencia 333/2019, de 24 de abril de 2019 (recurso nº 18/2017):

> *"Estrechamente relacionado con el derecho a la libertad y a la seguridad que consagra el artículo 17 de la Constitución española, entendida como una libertad deambulatoria o de movimiento, el derecho a la libertad de circulación a que hace mención el artículo 19 de nuestra Norma Suprema pertenece, asimismo, a la denominada genéricamente "libertad personal" pero hace referencia a los lugares en los que uno puede estar o donde puede moverse. El valor o bien jurídico protegido por el derecho que estamos tratando es la posibilidad de fijar uno mismo el lugar donde estar de manera transitoria o permanente (STC 28/1999), imponiendo en su faceta negativa a los poderes públicos el deber de no interferir en la elección personal del lugar de estancia y/o residencia.*
>
> *Lo que consagran las normas aludidas, sin embargo, es una libertad personal -esto es, referida a la estancia, deambulación, desplazamiento, establecimiento o residencia de personas físicas (y jurídicas, en lo que resulte referible a las mismas el derecho que estamos examinando)- pero no aparece constitucionalmente consagrado ni debe reputarse comprendido en el ámbito de protección reforzada correspondiente una forma específica de efectividad del derecho en cuestión y, más en concreto, que el desplazamiento deba tener lugar necesariamente mediante el uso de vehículos de motor, forma específica de desplazamiento que tampoco reputamos reconducible a la libertad de circulación de bienes a que hace mención el artículo 139.2 de la Constitución, íntimamente relacionado con la unidad de mercado –que supone la libertad de circulación sin traba por todo el territorio nacional de bienes, capitales, servicios y mano de obra y la igualdad de las condiciones básicas de ejercicio a la actividad económica- y el derecho a la libertad empresarial que consagra el artículo 38 de la Norma Suprema, proscribiendo condiciones o requisitos concretos que sean discriminatorios o proteccionistas.*
>
> *Pero es que, aún de entenderse afectado el derecho de circulación por las restricciones al tráfico y circulación de vehículos de motor que el Protocolo aquí impugnado contempla, en cualquier caso el referido derecho, como todos los que la Constitución consagra como*

derechos fundamentales, no es absoluto y es susceptible de ser sometido a límites siempre que, entre otras exigencias (en particular que la medida limitativa cuente con habilitación legal específica), los mismos vengan impuestos por causas que justifiquen restricciones a la libertad de circulación, siendo que, como afirma la STC 84/2013, de 11 de abril (RJ 6), es doctrina consolidada de ese Tribunal que "no toda medida que incida en la libre circulación de bienes -y personas- por el territorio nacional es necesariamente contraria al art. 139.2 CE , sino que únicamente lo será cuando persiga de forma intencionada la finalidad de obstaculizar la libre circulación o genere consecuencias objetivas que impliquen el surgimiento de obstáculos que no guarden relación y sean desproporcionados respecto del fin constitucionalmente lícito que pretenda la medida adoptada (STC 37/1981, fundamento jurídico 2)" (STC 66/1991, de 22 de marzo, FJ 2)".

El hecho de que la normativa de tráfico ordene el uso de las vías públicas por los vehículos no supone vulneración alguna del derecho fundamental a la libre circulación porque dicho derecho no ampara la circulación en el tipo de vehículo que cada persona desee, sino que la circulación de los vehículos se regula en atención a las características técnicas de los mismo y las vías y a la ordenación del uso de las vías y los espacios susceptibles de circulación de vehículos.

En este sentido se recuerda que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS de 5 de octubre de 2018 no regula la prohibición general de estacionamiento de vehículos A en los garajes particulares sino que establece la prohibición de estacionamiento de los vehículos históricos en las plazas municipales en superficie del Área de Estacionamiento Regulado (AER) sujeta a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER).

Esta prohibición de estacionamiento en el AER del SER de los vehículos sin distintivo ambiental (vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante" viene regulada en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, que lleva vigente desde hace más de año y medio, desde el 1 de enero de 2020:

"Disposición transitoria primera de la OMS. Requisitos ambientales generales para la circulación y el estacionamiento de vehículos.

3. La prohibición general de estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado entrará en vigor a partir del 1 de enero de 2020, con las siguientes excepciones:

a) Residentes en su respectiva Área de Estacionamiento Regulado, hasta el 31 de diciembre de 2024.

b) Vehículos comerciales e industriales que dispongan de autorización de estacionamiento SER en el momento de entrada en vigor de esta Ordenanza como integrantes de los correspondientes colectivos cualificados, hasta el 31 de diciembre de 2021.

c) Los vehículos auxiliares de apoyo a la operación del servicio de transporte público colectivo urbano general de uso regular, hasta el 31 de diciembre de 2024.

d) Los vehículos de 2 y 3 ruedas, los destinados a transportar personas que acrediten disponer y empleen la autorización especial para PMR, y los destinados a servicios esenciales (incluyendo los vehículos de extinción de incendios, salvamento y protección civil, Fuerzas y Cuerpos de seguridad del Estado, Policía Municipal, Agentes de Movilidad, ambulancias y vehículos de asistencia sanitaria), hasta la fecha que en su caso determine la Junta de Gobierno u órgano en que delegue".

En lo referente a la ZBEDEP Distrito Centro, conforme a la redacción que el Proyecto inicial propone dar al artículo 23.3.e).15.º de la OMS los vehículos históricos podrían circular por la misma pero solo podrán estacionar en "*un aparcamiento de uso público o privado o reserva de estacionamiento de la ZBEDEP Distrito Centro, salvo que dispongan de alguno de los permisos regulados"* en el artículo 23 de la OMS. Por tanto **el Proyecto normativo no prohíbe que los vehículos históricos puedan estacionarse en las plazas de los aparcamientos públicos de rotación ni de los garajes privados, tan solo mantiene la prohibición de estacionamiento en plazas municipales en superficie de la zona SER vigente desde el 1 de enero de 2020**.

Asimismo debe señalarse que la OMS dispone de expresa habilitación legal, conforme a lo previsto en el artículo 7.b) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) para regular *"los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social"*.

Asimismo la OMS dispone de expresa habilitación legal para regular los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, en virtud de lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM).

La regulación de las ordenaciones permanente de circulación de "Madrid Zona de bajas Emisiones" y de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro y Plaza Elíptica se adopta en ejercicio de la expresa habilitación legal y de conformidad con la normativa estatal básica de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial y la legislación de régimen local general y especial que otorga al Ayuntamiento de Madrid la facultad de regular, mediante ordenanza, el uso de las vías y espacio públicos para la circulación de vehículos, de forma compatible con la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano en los términos establecidos por la normativa comunitaria y la legislación estatal.

La creación de "Madrid Zona de bajas Emisiones" y de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro y Plaza Elíptica se adopta de conformidad con lo previsto

en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM).

Los motivos de la creación de "Madrid ZBE" se regulan en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.2 de la OMS en los siguientes términos:

> *"Madrid ZBE tiene por objeto proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".*

Los motivos de la creación de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica se regulan en la redacción que el Proyecto normativo propone dar a los apartados 1 y 2 del artículo 22 de la OMS en los siguientes términos:

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud*
> *pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de*
> *los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más*
> *Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
> *a) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> *b) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> *c) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> *d) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> *e) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> *f) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.
h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.
i) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

La Memoria de análisis del impacto normativo recoge una amplia y detallada motivación de la necesidad, racionalidad y proporcionalidad de la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, e incluye como anexo el Informe SAM 01/21, de 19 de febrero de 2021, de Madrid Salud sobre efectos en salud de la contaminación atmosférica, cuyo contenido se da por reproducido a efectos de contestación a su alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial** al objeto de incluir la motivación de su pleno respeto al derecho fundamental a la libre circulación de las personas.

4ª) Alegación:

Solicita que el Ayuntamiento de Madrid proporcione una protección especial a los vehículos clásicos e históricos, de forma que sea considerado como ejemplo del respeto y cuidado que estos vehículos merecen como historia viva de este país, para que así las próximas generaciones puedan aprender, entender y disfrutar de aquellos vehículos que movilizaron a nuestros padres y abuelos y que tan buenos recuerdos nos han brindado, brindan y brindarán.

Contestación: **Se estima parcialmente** en la medida en que el Ayuntamiento de Madrid comparte la necesidad de otorgar una protección especial a los vehículos matriculados como **vehículos históricos** en los términos regulados por el Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado mediante Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio.

A tal efecto el Proyecto inicial otorga una especial protección a los vehículos históricos en los siguientes términos:

1º) Los vehículos históricos pueden circular por Madrid ZBE.

El Proyecto inicial propone dar al artículo 21.3.b) de la OMS la siguiente redacción, por la que se excluiría de la prohibición de acceso y circulación por las vías del término municipal de Madrid a los *"vehículos que tengan reconocida la consideración de históricos conforme a los dispuesto en el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos (en adelante, RVH)"*.

En relación con Madrid ZBE, la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la Disposición transitoria primera relativa a los requisitos ambientales generales para la circulación de vehículos en Madrid ZBE se incluye, en línea con la propuesta de artículo 21.3.b), la autorización de circulación d ellos vehículos históricos a partir del 1 de enero de 2025:

"Disposición transitoria primera. 2.e) del Proyecto inicial de modificación de la OMS.
A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH":

2º) Los vehículos históricos pueden circular por la ZBEDEP "Distrito Centro".

La redacción que el Proyecto inicial propone dar al artículo 23.3.e).15.º permite la circulación de los vehículos históricos por la ZBEDEP Distrito Centro en los siguientes términos:

"15.º Los vehículos que tengan reconocida la condición de históricos por la DGT, si bien solo podrán estacionar en un aparcamiento de uso público o privado o reserva de estacionamiento de la ZBEDEP Distrito Centro, salvo que dispongan de alguno de los permisos regulados en este artículo".

El Proyecto inicial propone dar al apartado primero 20 del Anexo III de la OMS la siguiente redacción que permite circular por la ZBEDEP Distrito Centro a los vehículos históricos:

"Anexo III. Primero.
18. Vehículos históricos.
a) Se permitirá el acceso a la ZBEDEP DC de los vehículos históricos conforme al RVH en los términos establecidos los artículos 21.3 y 23.3.e).15.º y la disposición transitoria tercera, previa comprobación de oficio de su matrícula.

b) Estos vehículos solo podrán estacionar en el interior de esta ZBEDEP en un aparcamiento de uso público o privado o reserva de estacionamiento, salvo que dispongan de alguno de los permisos regulados en el artículo 23".

3º) Los vehículos históricos no pueden estacionar en el SER.

Los vehículos históricos están incluidos en la prohibición de estacionamiento de los vehículos sin distintivo ambiental (vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante) en las plazas del Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), regulada en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, desde el 1 de enero de 2020.

Por tanto desde hace más de año y medio, concretamente desde el 1 de enero de 2020, los vehículos históricos no pueden estacionar en las plazas del SER.

A tal efecto se ha considerado oportuno, por razones de técnica normativa, incluir la prohibición de estacionamiento de estos vehículos en las plazas en superficie sujetas a

regulación de estacionamiento del SER en la regulación por la OMS del SER, en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS:

> *"Artículo 49.7 del Proyecto inicial de modificación de la OMS.*
> *Se prohíbe el estacionamiento durante las veinticuatro horas del día y todos los días del año en las plazas del SER a los vehículos clasificados en el RV en la categoría medioambiental A según su potencial contaminante, incluidos los vehículos históricos, en los términos y con las excepciones temporales previstas en la disposición transitoria cuarta".*

Esta prohibición viene motivada por los siguientes motivos:

a) Por tratarse de una prohibición vigente desde el 1 de enero de 2020 para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.
b) Por razones de sostenibilidad medioambiental, para desincentivar la circulación de estos vehículos altamente contaminantes.
c) Por razones de seguridad y protección del patrimonio privado: el elevado valor económico de los vehículos históricos hace que en la práctica totalidad de los casos estos vehículos se estacionen en garajes o aparcamientos privados, no en vía pública municipal por el riesgo de robo, daños o vandalismo.
d) Porque los vehículos históricos empelados en determinados eventos como bodas pueden hacer uso de las reservas situadas junto a las iglesias en el horario de las celebraciones religiosas.

4º). Los vehículos catalogados como históricos, en función de lo establecido en el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos (en adelante, RVH) son altamente contaminantes por los años y categoría ambiental de los mismos. No obstante, por su alto valor cultural e industrial, se les permite acceder y circular por:

- La ZBEDEP Distrito Centro, si bien solo podrán estacionar en un aparcamiento de uso público o privado o en una reserva de estacionamiento de la ZBEDEP Distrito Centro, salvo que dispongan de alguno de los permisos regulados en el artículo 23 de la OMS.

- Las vías urbanas de Madrid ZBE, siempre que cumplan con los requisitos establecidos en el Reglamento de Vehículos históricos.

5º). La normativa estatal y municipal otorga un especial tratamiento a los vehículos históricos que cumplan los requisitos del citado RVH, no a cualquier vehículo con una antigüedad de más de 30 años.

La alegación referida a los vehículos clásicos, entendidos como aquellos vehículos de más de 30 años, no puede ser atendida porque el concepto de vehículos clásicos es un concepto comercial pero no jurídico: el ordenamiento jurídico solo ofrece una especial protección a aquellos vehículos matriculados como vehículos históricos.

Por todo lo anterior, **se desestima la alegación en lo relativo a la solicitud de otorgar una especial protección a los vehículos clásicos**.

6º). Sin perjuicio de ello debe señalarse que tanto el artículo 21 como la Disposición Transitoria primera apartado 2.e) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regulan "Madrid Zona e Bajas Emisiones" (Madrid ZBE), exceptúan de la prohibición de circulación de los "A" a los vehículos históricos en general, sin exigir el requisito adicional de que sus titulares estén empadronados en Madrid ZBE.

Por su parte, el artículo 23.3. e) 15º, que regula el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro, tampoco vincula la excepción de acceso a la zona a que sus titulares estén empadronados ahí. Únicamente se añade el requisito objeto de la alegación en la Disposición Transitoria tercera, apartado 6, que limita el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro a los vehículos históricos que no sean de titularidad de las personas residentes en el Distrito Centro a partir de 1 de enero de 2025.

Por lo tanto, con el ánimo de unificar y simplificar la regulación de todos los vehículos declarados como históricos por la DGT, de proteger el valor de los vehículos históricos como parte del patrimonio industrial y cultural de nuestro país, y atendiendo a las limitaciones de kilometraje de anual que dichos vehículos **se estima parcialmente la alegación, procediéndose a modificar el apartado 6 de la Disposición Transitoria tercera** de la OMS propuesta por el Proyecto normativo en los siguientes términos:

Se sustituye la redacción de la Disposición Transitoria tercera apartado 6 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial:

"6. Desde el día 1 de enero de 2025 solo se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos con clasificación ambiental A de los que sean titulares las personas empadronadas en el Distrito Centro que tengan reconocida la consideración de históricos conforme al RVH y de los vehículos adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro."

Por la siguiente:

"6. Desde el día 1 de enero de 2025 solo se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos con clasificación ambiental A que tengan reconocida la consideración de históricos conforme al RVH, y de los vehículos adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro."

Como consecuencia de la **estimación parcial y la modificación del apartado 6 de la disposición transitoria tercera la OMS** propuesta por el Proyecto normativo **y se modifica la** Memoria de análisis de impacto **(MAIN**) inicial para describir dicha modificación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 24

D. [redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 22 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210695699 por el que D. [redacted], formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación, se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: Contaminación Acústica.

La persona alegante se queja del ruido constante y continuo, tanto de día como de noche, producido por los constantes toques de claxon por los automovilistas. A tal efecto, solicita la adopción de medidas para reducir el ruido en la zona en la ZBEDEP Plaza Elíptica, como la prohibición del uso de señales acústicas, entendiendo que los automovilistas las usan inadecuadamente.

Contestación:

La regulación y el control de la contaminación acústica no es objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, dado que se trata de una norma reglamentaria municipal que regula el tráfico, la circulación de vehículos y la seguridad vial, que ha sido aprobada en su texto vigente y cuyo Proyecto normativo se aprobaría en ejercicio de las competencias legalmente atribuidas al Ayuntamiento de Madrid en virtud de lo dispuesto en los artículos 38 a 45 de la Ley 22/2006, de 2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid, el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases del Régimen Local y el artículo 7 del Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en

relación con el artículo 55 del texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de régimen local, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 781/1996, de 18 de abril, en los términos de la LTSV.

En el ámbito de la legislación estatal de tráfico, el artículo 44 de la LTSV regula en su apartado 3 el uso excepcional de las señales acústicas, prohibiendo su uso *"inmotivado o exagerado":*

> "**Artículo 44 de la LTSV.** Normas generales.
> *1. El conductor está obligado a advertir al resto de los usuarios de la vía acerca de las maniobras que vaya a efectuar con su vehículo.*
> *2. Como norma general, dichas advertencias se harán utilizando la señalización luminosa del vehículo o, en su defecto, con el brazo, de acuerdo con lo que se determine reglamentariamente.*
> *3. Excepcionalmente o cuando así se prevea legal o reglamentariamente se podrán emplear señales acústicas, quedando prohibido su uso inmotivado o exagerado".*

En el ámbito del ordenamiento jurídico municipal en materia de contaminación acústica, el ruido es objeto de regulación en la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 25 de febrero de 2011.

El uso del claxon se encuentra regulado en la OPCAT, que prohíbe su uso de modo innecesario o excesivo, salvo en los casos de inminente peligro de atropello o colisión y vehículos privados en auxilio urgente de personas. Por ello, el uso del claxon fuera de situaciones de riesgo se trata de un comportamiento incívico, expresamente prohibido en la normativa.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: Contaminación Acústica.

La persona alegante se queja del elevado volumen de ruido producido por las sirenas de bomberos, ambulancias y policía nacional y municipal. Solicita que se suavicen los decibelios de los vehículos de emergencias.

Contestación:

En el ámbito de la legislación estatal de tráfico, el artículo 44 de la LTSV regula en su apartado 4 el uso de señales acústicas y luminosas por los vehículos de los servicios de urgencia*:*

> "**Artículo 44 de la LTSV.** Normas generales.
> *4. Los vehículos de servicios de urgencia y otros vehículos especiales podrán utilizar otras señales ópticas y acústicas en los casos y en las condiciones que reglamentariamente se determinen.*

Desde el punto de vista de la normativa sobre contaminación acústica, el ruido que producen los vehículos de los cuerpos de emergencias está regulado en la normativa sobre contaminación acústica vigente, en concreto:

a) en el artículo 9.3 de la Ley 37/2003, de 17 de Noviembre, del Ruido;
b) en el artículo 19, "Emisión de ruido de los vehículos de motor destinados a servicios de urgencias", del Real Decreto 1367/2007;
c) y, a nivel municipal, en el artículo 36 de la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica (en adelante, OPCAT).

En este sentido debe recordarse que la OPCAT fija para estos dispositivos especiales unos niveles sonoros máximos de emisión y prescribe que dispongan de un mecanismo de regulación de la intensidad sonora, además de prohibir su uso con sistemas frecuenciales y permitirlo tan solo cuando los vehículos se encuentren realizando servicios de urgencia.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación: Delimitación de ámbito territorial de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

La persona alegante entiende que la delimitación recogida en el Proyecto configura un área "muy irregular y estrecha" que no disuadirá a los automovilistas y aumentará la contaminación por que extenderá los atascos a una zona mayor.

A tal efecto solicita la modificación de los límites geográficos de la ZBEDEP Plaza Elíptica: considera que la ZBEDEP debería llegar hasta la calle Portalegre, cruzando la avenida de Oporto (a 467 metros de la plaza), hasta su confluencia con la avenida de Abrantes. Desde el lateral de Santa María de la Cabeza, se accedería por la calle Guadalete (igual que ahora). Alargando la zona de Opañel dos calles, se aliviaría el tráfico de las calles aledañas a la Plaza. Asimismo entiende que debería cambiarse el sentido de la calle Alejandro Sánchez y orientarlo hacia General Ricardos.

Contestación:

La delimitación de perímetro de la ZBEDEP Plaza Elíptica se basa en el estudio "Análisis de la restricción a la circulación de vehículos en Plaza Elíptica" de la Dirección General de Planificación e Infraestructuras de la Movilidad, utilizando un modelo de simulación micro (AIMSUN) correspondiente a la hora punta de la mañana de 8:00 a 9:00 mediante el cual se analizaron tres zonas. Em el modelo se aplicaron hipótesis sobre la matriz de desplazamientos del modelo macro de la ciudad de Madrid.

El informe concluye que la delimitación geográfica de la ZBEDEP Plaza Elíptica mejora la reducción de vehículos/kilómetro y no introduce modificaciones excesivas de desvíos a los ciudadanos que se puedan ver afectados.

Con la delimitación se logra una importante reducción de la contaminación ambiental, lo que permite lograr una mejora sustancial de la salud pública y el medio ambiente urbano.

Tal y como analiza la Memoria de análisis del impacto normativo al analizar el impacto sobre la circulación, el Ayuntamiento de Madrid ha optado por la delimitación geográfica que mayor reducción de la contaminación ambiental supone, por lo que no se considera adecuado realizar modificaciones en la delimitación del perímetro de la ZBEDEP.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación:

Solicita que se amplíe más allá del 1 de enero de 2025 la autorización de circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A" de las personas residentes en los distritos de Usera y Carabanchel por considerar que "tienen una población muy envejecida y con un bajo nivel de renta" y que "apenas utilizan", que deben ser entre un 10-15% de los coches, alegando que muchos de ellos circulan esporádicamente.

Solicita crear un registro de vehículos preclásicos para que puedan seguir circulando un número de días al año, que puedan hacerlo en fin de semana y que puedan tener un Régimen Transitorio hasta que cumplan los 30 años y puedan legar a ser catalogados como clásicos-históricos.

Contestación:

La Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de 5 de octubre de 2018, ya recoge la distinción, dentro de los vehículos sin distintivo ambiental de los vehículos históricos, tal y como recoge el artículo 6.2 de la OMS:

> *"Artículo 6.2 de la OMS. Al objeto de proteger la salud de las personas y la calidad del aire, no podrán circular por ninguna vía pública de titularidad municipal los vehículos que conforme a la normativa estatal carezcan del distintivo ambiental, en los términos previstos en la Disposición transitoria primera, salvo aquellos que tengan reconocida la consideración de históricos conforme a la normativa nacional que les sea de aplicación".*

El Proyecto inicial de Ordenanza de modificación de OMS sustituye el término "vehículos sin distintivo ambiental" por la expresión "vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante" más precisa y ajustada jurídicamente a la regulación estatal básica sobre clasificación de los vehículos contenida en el anexo del o previsto en el apartado E. del Anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

El Proyecto normativo inicial, sometido a información pública, introduce modificaciones normativas pero mantiene la especial protección a los "vehículos históricos" en los términos regulados en el Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado mediante Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio.

No es posible permitir la excepción que plantea, de permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuyos titulares deseen conservarlos y usarlos para poder matricularlos como vehículos históricos una vez den cumplimiento a los requisitos exigidos por el Reglamento de Vehículos Históricos, porque se trataría de una excepción que haría de imposible cumplimiento la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que bastaría con alegar esa pretensión e inscribir el vehículo en el registro que propone la alegación para eludir el cumplimiento de la norma.

La norma no impide que los vehículos "A" puedan convertirse en históricos, solo prohíbe que puedan circular hasta que alcancen el cumplimiento de los requisitos necesario para ser matriculados como vehículos históricos, para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

a) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

b) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

c) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

d) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68.

En la medida en que la regulación de Madrid ZBE responde a la necesidad de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano no puede aceptarse su alegación porque supondría el incumplimiento de la normativa comunitaria y la legislación estatal en materia de calidad del aire y de protección de la salud pública y la causación de perjuicios a la salud humana y al medio ambiente urbano como consecuencia de la circulación de los vehículos más contaminantes (los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante".

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación:

Valora positivamente la creación de la ZBEDEP plaza Elíptica, aunque considera que con el tiempo se irán diluyendo los efectos positivos por considerar que "cuando una vía disminuye su tráfico, esto alienta a otros automovilistas a utilizar su vehículo hasta que se vuelve a la situación anterior". Por eso entiende que debe potenciarse el transporte público, así como aparcamientos disuasorios en las localidades de origen de los vehículos que entran en Madrid y que no debería desechar el cobro de peajes de entrada a la ciudad como ya existen en otras capitales europeas.

Contestación:

El Ayuntamiento de Madrid valora positivamente sus valoraciones y aportaciones.

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

a) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
b) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
c) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

Por todo ello **se estima parcialmente la alegación** en la medida en que se comparte la necesidad de promover el uso del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general y la disuasión del acceso en vehículo privado a la ciudad mediante la construcción de aparcamientos disuasorios, **que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 25

Dº [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 22 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210698797 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: normas de circulación de las bicicletas

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

a) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO_2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

b) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *a) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *b) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *c) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *d) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *e) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

f) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

i) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Además, la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

De igual modo, la OMS pretende una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano. Con este fin, la Policía Municipal realiza permanentemente controles de velocidad con radares móviles, de forma aleatoria, que permiten el control de velocidad establecidas por la Dirección General de

Tráfico. De igual modo, la semaforización de las calles impide los excesos de velocidad de los vehículos en todas las vías de circulación de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN).

2ª) Alegación: Zonas y vías peatonales

Contestación:

Se desestima la alegación referente a la prohibición de circulación de bicicletas por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque, como debe recordarse, la circulación de bicicletas, motos y VMP se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Se desestima la alegación referente a la prohibición de estacionamiento de bicicletas en las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque dicha prohibición constituye uno de los elementos esenciales de esa especial protección para el peatón objeto de declaración, sin la cual carecería de sentido dicha declaración.

La declaración de especial protección para el peatón de aceras, calles y zonas estanciales debe implicar la prohibición de estacionamiento de vehículos tanto por razones de seguridad vial como por razones de seguridad de las personas, al objeto de garantizar la seguridad vial, la seguridad de la integridad física de las personas, la accesibilidad universal del espacio público y la protección de patrimonio histórico y del patrimonio de las Administraciones Públicas en aquellas aceras, calles y zonas en las que por la especial intensidad del tránsito peatonal por su especial significación socio cultural y comercial, por su relevancia en los itinerarios peatonales o la habitualidad de la concentración elevada de ciudadanos, por la necesidad de garantizar la seguridad vial en los mismos, o por su valor histórico se declaren de especial protección para el peatón.

Se recuerda en este sentido que en la contestación de varias alegaciones formuladas durante la información pública, tomando en consideración razones de técnica normativa, se ha estimado dar una nueva redacción a la propuesta de artículo 48.1 de la OMS, que determina las condiciones en las que podrá estacionarse una bicicleta en la acera fuera de las reservas específicas para estos vehículos, y que expresamente condiciona la posibilidad de dicho estacionamiento a que no se trate de una acera declarada de especial protección para el peatón.

Dado que la redacción propuesta se refiere exclusivamente a la posibilidad de estacionar en las aceras, en las calles peatonales, zonas estanciales y espacio declarados de especial protección para el peatón está absolutamente prohibido el estacionamiento de motos y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos y de los VMP.

Por todo lo anterior, se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

3ª) Alegación. Regulación general de Bajas Emisiones de Especial Protección

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

c) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

d) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica,*

que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

j) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

k) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

l) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

m) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

n) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

o) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

p) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

q) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

r) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *e) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *f) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *g) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *h) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

4ª) Alegación: suprimir la obligación de llevar el casco obligatorio para los ciclistas profesionales

Contestación: la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco

para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que "reglamentariamente se fijen excepciones" a lo previsto en dicho apartado":

> ***Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.***
>
> *(…)*
>
> *El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.*
>
> *Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado".*

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

> ***"Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.***
> *(…)*
>
> *Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.*
>
> *Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

> ***"Artículo 7 dela LTSV. Competencias de los municipios.***
>
> *Corresponde a los municipios:*
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

*"**Artículo 39 de la LCREM.** Ordenación local del tráfico.*

1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el
de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

a) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
b) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

a) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

b) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

c) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

d) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deben legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

   Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial;

Con esta pretensión, se establece la obligación de llevar caso a los ciclistas profesionales, conocidos como ryders, que ni entrenan ni compiten, por ser los que más tiempo utilizan la bicicleta aumentando considerablemente los posibles accidentes que pudieran sufrir.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN**

5º) Alegación: Medidas extraordinarias de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico en episodios de congestión y grave congestión de tráfico.

Contestación:

La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el “Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360” presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en “Madrid 360”, la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la

ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.
No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte.

Además, en episodios de congestión y grave congestión de tráfico, los protocolos exigen la reducción drástica de la circulación y el uso del transporte público.

Se desestima porque el artículo 25 de la OMS no se refiere a ordenaciones temporales por motivos medioambientales, sino a medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Puede resultar necesario prohibir con carácter extraordinario y temporal la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6ª) Alegación: Régimen jurídico áreas peatonalizadas

Contestación:

La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2, 72 7 75 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

a) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
a) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

b) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

c) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

d) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

a) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

b) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

c) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

d) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

a) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

b) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

"Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público. La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al estacionamiento de otros vehículos. Además, el Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Las autorizaciones de las ocupaciones de las vías urbanas se orientan y determinan por la ordenación de los flujos en las zonas peatonalizadas sin excepciones por el interés general. Por esta razón, cualquier actuación esporádica de carácter cultural, educativo o artístico, o de cualquier tipo, en espacios de uso peatonal requerirán de la previa autorización municipal.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

7º) Alegación: Señalización de las ocupaciones.

Contestación:

Se desestima porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

Esta alegación **no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

8º) Alegación: Prohibiciones de aparcamiento

Contestación:

La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

a) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.
a) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

b) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

c) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

d) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo"*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:"*.

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

a) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c). 1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

b) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

c) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

d) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

a) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

b) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza ni en la MAIN.

10ª) Alegación: Reservas para motocicletas, ciclomotores de dos o tres ruedas y vehículos de movilidad personal

Contestación:

La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2, 72 7 75 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

b) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

e) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

f) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

g) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

h) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

e) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

f) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

g) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

h) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

c) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

d) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público. La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al

estacionamiento de otros vehículos. Además, el Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 26

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 22 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210698924 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación, se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

EXPONE:

PRIMERO.- Que el preámbulo I afirma que "La movilidad urbana sostenible posibilita el ejercicio efectivo de los derechos individuales de forma compatible con la protección de la salud y la integridad física de las personas"
SEGUNDO.- Que el preámbulo II se ampara en el art 7.g de RDL 6/2015 sobre la restricción a la circulación de determinados vehículos.
TERCERO.- Que el preámbulo III se ampara en la directiva 2008/50/CE, transpuesta a la directiva española en 2011, para el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire.
CUARTO.- Que el preámbulo VI afirma que "da cumplimiento al principio de seguridad jurídica".
QUINTO.- Que el preámbulo VI afirma que "la presente ordenanza contiene la regulación imprescindible para alcanzar los objetivos propuestos, la regulación indispensable" así como "satisface el principio de proporcionalidad por cuanto la ordenanza contiene la regulación imprescindible para alcanzar los objetivos y razones de interés general propuestos, sin que existan otras medidas menos restrictivas de derechos, o que impongan menos obligaciones a los destinatarios"
SEXTO.- Que el art. 15 establece que "empleará el sistema foto-rojo" para diversas gestiones y sanciones de seguridad vial.
SÉPTIMO.- Que el art. 21 establece "la prohibición permanente de circulación a los vehículos sin distintivo (A)."

OCTAVO.- Que el art. 235.m establece "inmovilización por superación de los niveles máximos permitidos de emisión de gases y humos por la ordenanza en materia de calidad del aire"
NOVENO.- Que el art. 239 establece "el traslado del vehículo a un Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos (en adelante, CATV) para su posterior destrucción"
DÉCIMO.- Que la Disposición Transitoria Primera, Cuarta y Anexo II establece: a) diversas prohibiciones de circulación fechadas respecto a vehículos sin distintivo (A). b) diversas prohibiciones de estacionamiento en zona SER a vehículos sin distintivo (A) y B. c) delimitaciones por anillos para prohibiciones de circulación o estacionamiento a vehículos sin distintivo (A) y B

ALEGO:

Respecto al PRIMERO.- Que la compatibilidad entre derechos individuales y protección a la salud no se cumple por el mero hecho de afirmarla, solo cuando las medidas contra esos derechos son las mínimas necesarias y más garantistas para alcanzar la protección a la salud, conforme a los datos arrojados por las 24 estaciones de medición. Dichas medidas limitadoras de derechos, no solo individuales sino también colectivas, deben enfrentarse y satisfacer los límites inequívocos citados por la normativa en el QUINTO sin otros perjuicios. El Proyecto presentado incumple fehacientemente esta compatibilidad de derechos, con unas prohibiciones a la circulación y estacionamiento excesivas e injustificadas a junio de 2021, con manifiesto daño a la libre movilidad, económicos y a la propiedad privada, el vehículo, especialmente para los vehículos sin distintivo (A).

Respecto al SEGUNDO.- Que el art 7. de RDL 6/2015 permite a los municipios "la restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales ", pero lo que propone el Proyecto es la prohibición total y permanente, en un claro uso y abuso normativo, que incumple el PRIMERO, CUARTO y QUINTO. Si bien puede encuadrarse jurídicamente la restricción de circulación y temporal por motivos de contaminación, otra cosa muy distinta es la prohibición y permanente, pues viola a la Autoridad competente que precisamente autoriza dicha circulación, la normativa homologadora en sus diferentes directivas 2002/24/CE, 2003/37/CE y 2007/46/CE, que certifican y garantizan que un vehículo cumple las disposiciones administrativas, requisitos técnicos y medioambientales correspondientes para circular por toda vía pública, preceptos de obligado cumplimiento y respeto para los Estados miembros como España.

Respecto al TERCERO.- Este punto se ha dejado para el final, pero no por ello de menor importancia, precisamente es el punto más importante que demuestra el incumplimiento fehaciente referido a los puntos PRIMERO, CUARTO Y QUINTO, así como la falta de motivación de los demás puntos del Proyecto alegados.

El Proyecto pretende:

a) justificar su encuadramiento normativo-jurídico mediante la compatibilidad de los derechos individuales, a la salud, la proporcionalidad y la seguridad jurídica.
b) endurecer gradualmente entre 2022-2025 las prohibiciones a la circulación y estacionamiento de determinados vehículos. Además de manera total en todo el municipio de Madrid y, por si no fuera suficiente, de manera permanente.

Los puntos a) y b) son difícilmente encuadrables en los términos indicados cuando concurre en el tiempo precisamente lo contrario, que la contaminación en los últimos años ha descendido según los registros oficiales (previamente a la pandemia), por lo tanto endurecer gradualmente y tan duramente las prohibiciones incumple precisamente el punto a) de pleno y deja en clara evidencia el punto b).

Para justificar esta falta de compatibilidad entre derechos, proporcionalidad y seguridad jurídica basta con tomar los registros de contaminación de periodos cercanos. Los periodos con datos de contaminación cercanos deben ser aquellos que tengan sentido para aplicar restricciones a futuro, por ejemplo 3 a 5 años vista, pues no tendría ninguna validez tomar datos del año 2005 o 2010 para imponer restricciones y menos aún prohibiciones en 2025, ya que el parque móvil va renovándose por ley natural y los números demuestran esa mejora en las cifras de elementos contaminantes. Menor justificación tiene aún, frente al daño a los diversos derechos, a la propiedad privada y económicos, que esas medidas sean permanentes sin revisión en el tiempo.

Se presenta un resumen de los contaminantes ambientales con incidencia en el municipio de Madrid y su evolución según las estaciones de medición en los últimos 5 años, superaciones de límites normativos para la protección a la salud según punto TERCERO

AÑO 2017 completo:
NO2 [superaciones valor límite horario, 18 veces/año 200µg/m3]7 estaciones de 24 = 29%
NO2 [superaciones valor límite media anual 40 µg/m3]15 estaciones de 24 = 63%
O3 [media octohoraria máxima diaria, 25 veces/año 120 µg/m3]6 estaciones de 24 = 25%
AÑO 2018 completo:
NO2 [superaciones valor límite horario, 18 veces/año 200 µg/m3]2 estaciones de 24 = 8%
NO2 [superaciones valor límite, media anual 40 µg/m3]7 estaciones de 24 = 29%
O3 [media octohoraria máxima diaria, 25 veces/año 120 µg/m3]6 estaciones de 24 = 25%
AÑO 2019 completo:
NO2 [superaciones valor límite horario, 18 veces/año 200 µg/m3] 1 estación de 24 = 4%
NO2 [superaciones valor límite, media anual 40 µg/m3]2 estaciones de 24 = 8%
O3 [media octohoraria máxima diaria, 25 veces/año 120 µg/m3]6 estaciones de 24 = 25%
AÑO 2020 completo:
NO2 [superaciones valor límite horario, 18 veces/año 200 µg/m3]0 estaciones de 24 = 0%
NO2 [superaciones valor límite, media anual 40 µg/m3] 1 estación de 24 = 4%
O3 [media octohoraria máxima diaria, 25 veces/año 120 µg/m3]5 estaciones de 24 = 21%
AÑO 2021 periodo enero-mayo incluídos:
NO2 [superaciones valor límite horario, 18 veces/año 200 µg/m3]0 estaciones de 24 = 0%
NO2 [superaciones valor límite, media anual 40 µg/m3]0 estaciones de 24 = 0%
O3 [media octohoraria máxima diaria, 25 veces/año 120 µg/m3] 1 estación de 24 = 4%

El resto de los contaminantes no se citan al no representar incidencia contraria a los límites para la protección de la salud según normativa en los últimos 5 años. Es evidente que con una incidencia estable entre nula y del 29%, con un solo pico en 2017 para un solo contaminante del 63%, en el territorio analizado por las estaciones del municipio de Madrid durante los últimos 5 años, pretender aplicar ya no restricciones sino prohibiciones totales a la circulación de vehículos homologados para circular por vía pública plenamente legales, además con carácter permanente y en el 100% del término municipal, no tiene cabida ninguna en la compatibilidad de derechos, la proporcionalidad, ni con la seguridad jurídica, pues no solo son

prohibiciones que no están justificadas en las normativas europeas y transposiciones mencionadas en el Proyecto, si no que además claramente exhiben un abuso normativo innecesario para cumplir con los objetivos de protección a la salud a día de hoy. Solo en zonas concretas podrían requerirse restricciones actualmente, que no prohibiciones permanentes, durante el periodo octubre-marzo coincidiendo con el uso de calefacciones y la actividad aérea en zona Centro y Pueblo de Barajas.

Todo ello impide justificar la propuesta de prohibición 24x7x365 al 100% de Madrid.
Fuentes: Registros oficiales de las estaciones de medición según el propio Municipio de Madrid. Memorias en PDF y registros disponibles en formato TXT y CSV.

Respecto al CUARTO.- Que viola la seguridad jurídica art. 9.3 CE por invadir competencias estatales y autonómicas tales como el SEGUNDO, SÉPTIMO u OCTAVO, por interferir con normativa europea tal como el CUARTO y por violentar sin las debidas garantías un bien privado plenamente legal y homologado como es el vehículo, al ampararse en esas mismas normativas para denunciar y devengar impuestos como el IVTM, pero no respetándolas pues propone prohibiciones permanentes a esos mismos vehículos, lo que desnaturaliza el fin perseguido y las normativas mismas.

Por otra parte, el modelo de distintivos ni está homologado contra normativa europea ni estandarizado en forma alguna, esto provoca otro evidente perjuicio, al ser una clasificación medioambiental definida fuera de todo consenso. Un mismo vehículo con distintivo reconocido Euro 1, 2 o 3 en cualquier otro país europeo debe ser reconocido igualmente con el mismo potencial contaminante en España, porque ambos han sido homologados bajo la misma normativa Euro. Este precepto no se cumple, con vehículos Euro 1, 2 o 3 que no tienen distintivo alguno y por ello son equívocamente penalizados.

Respecto al QUINTO.- Que se encuentra fuera de la realidad actual como se demostrará más adelante, especialmente en lo que a los puntos b) y c) se refiere, a saber: b) “Porque las medidas contemplan el ámbito territorial absolutamente imprescindible para su aplicación eficaz” c) “Porque las medidas se establecen de la manera más proporcional posible”

Respecto al SEXTO.- Que interfiere con la legalidad vigente al ser el foto-rojo un dispositivo inválido para imponer denuncias en materia de tráfico, ya que incumple la normativa para dichos dispositivos según Ley 32/2014, RDL 6/2015 y Jurisprudencia del Tribunal Supremo como STS 4782/2015 y STS 1978/2017, pues capta imágenes y realiza mediciones temporales solo o en combinación de otros dispositivos.

Respecto al SÉPTIMO.- Que incumple nuevamente el PRIMERO, CUARTO y QUINTO. Respecto al OCTAVO.- Que interfiere con la legalidad vigente, al ser competencia exclusiva de los Centros de Inspección Técnica de Vehículos privados los únicos organismos autorizados a realizar cualquier Inspección y medición de gases o humos, conforme a las atribuciones explícitamente conferidas mediante personal y dispositivos técnicos homologados, procedimientos, objetos de medición y plazos de tiempo definidos, según Decreto 8/2011 CAM, RDL 6/2015, RD 920/2017 y Directiva 2014/45/UE. Respecto al NOVENO.- Que cualquier retirada de vía pública de una propiedad privada ,como un vehículo, a depósito municipal o destrucción en CATV, amparada en la supuesta legalidad de encontrarse estacionado según su clasificación medioambiental, podría resultar tanto en una presunta expropiación no motivada y sin indemnización art 33.1 y art. 33.3 CE, como en un presunto acto confiscatorio art. 31 CE,

porque perseguiría la pérdida de dicha propiedad privada, primero mermando su legítimo derecho al uso y disfrute de la misma, después manteniendo la misma carga en impuestos directos e indirectos y finalmente, prohibiendo y destruyendo esa propiedad, una actuación carente de toda proporcionalidad y transparencia, con el fin de perseguir, detraer y destruir dicha propiedad. Respecto al DÉCIMO.- Ver el SÉPTIMO.

SOLICITA:

1ª) Alegación:

La retirada en el art. 15 del sistema foto-rojo, así como de cualquier otro dispositivo inválido con fin sancionador en materia de tráfico y seguridad vial, por los motivos indicados en la alegación al SEXTO.

Contestación:

El llamado sistema de foto-rojo consiste en la instalación de cámaras en determinados semáforos con la finalidad de comprobar el cumplimiento de la detención de los vehículos en pasos de peatones con semáforo de la ciudad.

Las cámaras se instalan en un soporte tipo báculo a 25 metros de la línea de detención para permitir encuadrar completamente el paso de peatones y la propia cabeza del semáforo de conductores.

Todos los pasos con control foto-rojo se anuncian mediante señalización específica antes de llegar al soporte de los equipos de control.

Cada instalación dispone de una cámara de infrarrojos que permite capturar la matrícula del vehículo de día y de noche. Además, cada instalación dispone de una cámara de color que toma 5 fotografías del cruce del vehículo, en las que se pueda distinguir la marca, modelo y color del vehículo además de la matrícula. Por tanto, solo son capaces de sancionar a aquellos vehículos que disponen de matrícula, entre los que se incluyen los turismos, furgonetas, camiones, autobuses, motos y ciclomotores. Los peatones y ciclistas no son capturados con este tipo de sistemas, si bien en zonas específicas se efectúan controles por medio de Policía Municipal y Agentes de Movilidad

Las cámaras de control están diseñadas para estar conectadas directamente al foco rojo y únicamente pueden obtener fotografías cuando el semáforo se encuentra en fase roja. Si la luz del semáforo está en verde o en ámbar los equipos no se activan.

La infracción de cualquier semáforo en rojo supone una sanción económica y la consecuente pérdida de 4 puntos del permiso de conducir.

Toda la información sobre estos sistemas de control de tráfico se puede encontrar en la página web del ayuntamiento en el siguiente enlace:

https://datos.madrid.es/portal/site/egob/menuitem.c05c1f754a33a9fbe4b2e4b284f1a5a0/?vgnextoid=fb736ca2dd8f4410VgnVCM2000000c205a0aRCRD&vgnextchannel=374512b9ace9f310VgnVCM100000171f5a0aRCRD&vgnextfmt=default

Por otro lado el Informe de mayo de 2018 sobre dispositivo Foto rojo del Centro Español de Metrología del antiguo Ministerio de Economía, Industria y Competitividad (https://www.lesfranqueses.cat/fitxer/43468/informe_foto_rojo.pdf) indica lo siguiente:

Los dispositivos foto-rojo son ampliamente utilizados en países de nuestro entorno, siendo en cada uno de ellos regulados de diferente forma y no teniendo la mayoría de ellos legislación metrológica específica que les sea aplicable, o aun teniéndola, en algunos casos, ésta difiere en su aplicación respecto a lo previsto en nuestra Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología. En nuestro entorno europeo, cabe destacar los siguientes casos:

- Reino Unido, Eslovenia y Suiza disponen de regulación metrológica. En el caso de Reino Unido, hay que reseñar que la regulación proviene del Ministerio del Interior y es de aplicación a todo lo relativo al control de tráfico, con independencia de si existen mediciones o no. Asimismo, Suiza, regula los dispositivos foto-rojo por una ordenanza relativa al ordenamiento del control de tráfico.
- Bélgica, Turquía y Holanda aplican regulación metrológica pero solo cuando este tipo de dispositivos son utilizados, además, para medir la velocidad y aplican sanciones si se produce un exceso de la misma.
- Francia aplica una regulación del Ministerio de Transportes, no exactamente metrológica.

En España, con independencia de las posibles ordenanzas municipales que regulen la utilización de los dispositivos foto-rojo y del Reglamento General de Circulación (Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre), la base legal de estos dispositivos está fundamentada en el artículo 83.2 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, modificado recientemente.

En el informe, se analiza desde el punto de vista técnico y metrológico cada elemento principal que constituye el foto-rojo:

♣ Unidad de proceso: no realiza medidas de ninguna magnitud física, ni constituye un instrumento de medida.
♣ Reloj del sistema: gestiona la sucesión temporal de los distintos eventos. Proporciona la hora y fecha para cada evento. Lo importante es que se garantice su estabilidad en el tiempo y su trazabilidad a la hora oficial. La hora oficial no se garantiza mediante operaciones de control metrológico, sino a través de los mecanismos que prevé el artículo 15 del Real Decreto 4/2010, de 8 de enero, por el que se regula el Esquema Nacional de Interoperabilidad en el ámbito de la Administración Electrónica.
♣ Sensor de estado de ciclo semafórico: no constituye por sí mismo un instrumento de medida, siendo solamente un elemento que indica en qué fase se encuentra el semáforo.
♣ Sensor de tráfico: se considera un elemento de activación y/o detección de posición de vehículos y no constituye por sí mismo un instrumento de medida. En caso de que además pueda detectar la velocidad del vehículo, se establecen dos supuestos:

- Medición de la velocidad solo con el fin de activar el semáforo al superar un umbral y sancionar por cruce con semáforo en rojo. Es el caso más habitual en España y, en él, la magnitud medida (velocidad del vehículo) no constituye la base de la sanción.
- Medición de la velocidad con el fin de controlarla, activar el semáforo y sancionar tanto por cruce con semáforo en rojo como por superar un umbral de velocidad

preestablecido. En este caso la magnitud medida constituye la base para una de las posibles sanciones (exceso de velocidad), por lo que el instrumento debería someterse al control metrológico del Estado.

♣ Cámara: no constituye un instrumento de medida, actuando solo para registrar una imagen en un momento dado, y bajo una orden de disparo.
El informe termina aportando las conclusiones que a continuación se recogen y una serie de recomendaciones orientadas a fomentar la confianza en los resultados de los dispositivos foto-rojo.

Las conclusiones del informe son las siguientes:

1. Los dispositivos foto-rojo deben operar para el fin que han sido concebidos, respetando todos los requisitos técnicos, constructivos y de instalación que proporcionen un alto nivel de confianza en sus resultados. **Los resultados del foto-rojo, evidencia de la infracción**, se deben proporcionar de forma fidedigna y con todas las garantías para la protección de los derechos del conductor, evitando que la sanción pueda ser impugnada en los tribunales.

2. Las normativas que los regulen deben fundamentarse en aquellos aspectos o características que directamente están presentes en las sanciones, ejemplo: saltarse luz roja, exceso de velocidad, etc., y pueden provenir de diversas Administraciones. En la UE, por lo general, se regulan todos los dispositivos que aportan pruebas de las infracciones, pero no necesariamente dichas regulaciones tienen que ser metrológicas. Los controles que se puedan establecer, como homologaciones de tipo, certificaciones de especificaciones, etc., no tienen por qué ser metrológicos.

3. El dispositivo foto-rojo, compuesto por sensor de estado del ciclo semafórico, sensor de tráfico, y cámara(s), sin función de medida de velocidad, no realiza medición alguna, limitándose a monitorizar o registrar los diferentes estados del semáforo, con la información complementaria capturada de otras fuentes, y a aportar las fotos como evidencia de la infracción. Las infracciones cometidas se tipifican en base a una observación de un hecho, no a una medición. No hay pues fundamento para que puedan ser considerados instrumentos de medida y someterlos al control metrológico del Estado.

4. Ni la luminancia, ni los intervalos de tiempo que intervienen en las secuencias de reconocimiento o disparo de la cámara del foto-rojo, se miden en ningún momento del proceso, por lo que no procede considerar estas magnitudes como fundamento para definir el foto-rojo como instrumento de medida susceptible de ser sometido al control metrológico del Estado.

5. Los dispositivos foto-rojo que activan el semáforo al recibir una señal procedente de un vehículo que circula por su zona de influencia a una velocidad superior a un umbral establecido y sanciona por cruce con semáforo en rojo, no pueden ser considerados como instrumentos de medida utilizados en aplicaciones de medida por razones de sanciones administrativas, ya que no hay registro de una medida y la velocidad del vehículo medida no es el fundamento de la denuncia. Por tanto, su utilización es distinta a las aplicaciones que se determinan en el artículo 6 del Real Decreto 244/2016, de 3 de junio [12], pudiendo ser comercializados y puestos en servicio libremente de acuerdo con las condiciones particulares establecidas para

estos casos en el artículo 12.4 de dicho Real Decreto (apartado 2 del artículo 6 del RD 244/2016).

6. **Los dispositivos foto-rojo que tienen asociada la función de medida de velocidad** y que se usan para sancionar el exceso de la misma, **son instrumentos sometidos a control metrológico** y **regulados por ITC/3123/2010**, de 26 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de los vehículos a motor.

Por otro lado, hay que indicar que **la efectividad del uso de foto-rojo** para reducir las infracciones a la luz roja ha sido ampliamente tratada y documentada. Algunos estudios indican que la utilización de los dispositivos foto-rojo puede **reducir las infracciones de luz roja** en los cruces entre **el 40 % y el 59 %,** reduciendo los accidentes de choque lateral entre un 20 % y un 36 %, si bien, es necesaria una instalación adecuada y cuidadosa para no inducir otro tipo de incidencias que podrían reducir su efectividad global, como podrían ser los alcances traseros.

Partiendo de los resultados comentados y con el objetivo último de una mejora de la seguridad vial, se considera muy importante la instalación de este tipo de dispositivos.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en el análisis del impacto normativo inicial

2ª) Alegación:

La retirada total del art. 235 sobre la "inmovilización por superación de los niveles máximos permitidos de emisión de gases y humos por la ordenanza en materia de calidad del aire", por los motivos indicados en la alegación al OCTAVO

Contestación:

La redacción del nuevo contenido de los artículos 234 a 238 de la OMS, propuesta por el proyecto normativo y que se refiere a las medidas provisionales que pueden adoptar los Agentes de la Policía Municipal y los Agentes de Movilidad en el ejercicio de las funciones de la vigilancia del tráfico, de inmovilización y retirada **se ajusta** a lo previsto en los **artículos 104 y 105 de la LTSV**, contendiendo los citados artículos de la OMS la regulación del "régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas" mediante "ordenanza municipal" en ejercicio de la habilitación legal expresamente atribuida a los municipios en virtud del **artículo 39.4 de la LTSV**:

"Artículo 39. Normas generales.

*4. El **régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal**, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no*

disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor."

"Artículo 104. Inmovilización del vehículo.

1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas ***podrán proceder a la inmovilización del vehículo****, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando:*

a) El vehículo carezca de autorización administrativa para circular, bien por no haberla obtenido, porque haya sido objeto de anulación o declarada su pérdida de vigencia, o se incumplan las condiciones de la autorización que habilita su circulación.

b) El vehículo presente deficiencias que constituyan un riesgo especialmente grave para la seguridad vial.

c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas.

d) Se produzca la negativa a efectuar las pruebas a que se refiere el artículo 14.2 y 3, o cuando éstas arrojen un resultado positivo.

e) El vehículo carezca de seguro obligatorio.

h) ***El vehículo supere los niveles de gases, humos y ruido permitidos reglamentariamente*** *según el tipo de vehículo.*

j) El vehículo está dotado de mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas y de los medios de control a través de captación de imágenes.

l) En el supuesto previsto en el artículo 39.4.

2. La inmovilización se levantará en el momento en que cese la causa que la motivó.

3. En los supuestos previstos en los párrafos h), i) y j) del apartado 1, la inmovilización sólo se levantará en el caso de que, trasladado el vehículo a un taller designado por el agente de la autoridad, se certifique por aquél la desaparición del sistema o manipulación detectada o ya no se superen los niveles permitidos.

4. En el supuesto recogido en el párrafo e) del apartado 1 se estará a lo dispuesto en la normativa sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

5. La inmovilización del vehículo se producirá en el lugar señalado por los agentes de la autoridad. A estos efectos, el agente podrá indicar al conductor del vehículo que continúe circulando hasta el lugar designado.

6. Salvo en los casos de sustracción u otras formas de utilización del vehículo en contra de la voluntad de su titular, debidamente justificadas, los gastos que se originen como consecuencia de la inmovilización del vehículo serán por cuenta del conductor que cometió la infracción. En

su defecto, serán por cuenta del conductor habitual o del arrendatario, y a falta de éstos, del titular.

Los gastos deberán ser abonados como requisito previo a levantar la medida de inmovilización, sin perjuicio del correspondiente derecho de recurso y de la posibilidad de repercutirlos sobre la persona responsable que haya dado lugar a que la Administración adopte dicha medida. Los agentes podrán retirar el permiso de circulación del vehículo hasta que se haya acreditado el abono de los gastos referidos. En los supuestos previstos en los párrafos h), i) y j) del apartado 1, los gastos de la inspección correrán de cuenta del denunciado, si se acredita la infracción.

7. Si el vehículo inmovilizado fuese utilizado en régimen de arrendamiento, la inmovilización del vehículo se sustituirá por la prohibición de uso del vehículo por el infractor."

Por otro lado, **el artículo 41 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid (LCREM)**:

"Artículo 41. Medidas cautelares.

*Cuando **así lo demande la seguridad vial y la efectividad de la ordenación del uso de las vías** y los espacios públicos, el Ayuntamiento de Madrid, en los términos regulados por Ordenanza municipal, puede adoptar, observando el principio de proporcionalidad, las siguientes medidas:*

1.ª La inmovilización de toda clase de vehículos, en los siguientes supuestos:

a) Incumplimiento de las normas de estacionamiento, incluidas las que limiten éste en el tiempo, hasta la identificación del conductor.

*b) **Superación de los niveles máximos permitidos de emisión de gases, humos y ruidos** permitidos por las ordenanzas municipales según el tipo de vehículo, hasta tanto no sean subsanadas las causas del incumplimiento de dichos niveles.*

c) Incumplimiento de la obligación de solicitud de registro de transferencia de la titularidad del vehículo dentro del plazo establecido a este fin por las normas de aplicación.

d) Circulación sin cobertura del preceptivo seguro, sin perjuicio de las competencias sancionadoras de la Administración competente en materia de responsabilidad civil y seguros en la circulación de vehículos a motor. 2.ª La retirada de toda clase de vehículos y su posterior depósito en las dependencias habilitadas al efecto, en los siguientes supuestos:

a) Cuando obstaculicen o dificulten la circulación.

b) Cuando pongan en peligro la circulación o supongan un riesgo para las personas o los bienes.

c) Estacionamiento indebido en las zonas de estacionamiento restringido. La comprobación de la concurrencia del supuesto legitimante de la retirada y la orden de que se lleve a cabo ésta pueden efectuarse de forma remota, a través de fotografías, filmación digital y otros medios tecnológicos. Por ordenanza municipal, y de acuerdo con la legislación vigente en la materia, se regularán las garantías que deben reunir los aparatos a través de los cuales se realice la captación y transmisión de estas imágenes y su incorporación al expediente administrativo.

d) La actividad de ofrecimiento en venta del propio vehículo o la realización de cualquier negocio jurídico no autorizado en vehículos estacionados en la vía pública. Los gastos derivados de la inmovilización o retirada del vehículo son por cuenta del titular, siendo su abono o la garantía de su pago requisito previo para el alzamiento de la medida."

Como se ha expuesto en los apartados anteriores, en ningún caso lo indicado en el artículo 235 interfiere con la legalidad vigente, sino más bien todo lo contrario.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación:

La retirada en el art. 239 de la autorización para "el traslado del vehículo a un Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos (en adelante, CATV) para su posterior destrucción" cuando sea resultado de su adecuación o no a estar el vehículo estacionado en vía pública, según su catalogación medioambiental, por los motivos indicados en la alegación al NOVENO.

Contestación:

La propuesta de nueva redacción de los artículos 239 y 240 de la OMS, sobre el tratamiento residual de vehículos se adopta conforme al **artículo 106 de la LTSV**, conforme al cual:

"1. La Administración competente en **materia de ordenación y gestión del tráfico podrá ordenar el traslado del vehículo a un Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos** para su posterior destrucción y descontaminación:

a) Cuando hayan transcurrido más de dos meses desde que el vehículo fuera inmovilizado o retirado de la vía pública y depositado por la Administración y su titular no hubiera formulado alegaciones.

b) Cuando permanezca estacionado por un período superior a un mes en el mismo lugar y presente desperfectos que hagan imposible su desplazamiento por sus propios medios o le falten las placas de matrícula.

c) Cuando recogido un vehículo como consecuencia de avería o accidente del mismo en un recinto privado su titular no lo hubiese retirado en el plazo de dos meses. Con anterioridad a la orden de traslado del vehículo, la Administración requerirá al titular del mismo advirtiéndole que, de no proceder a su retirada en el plazo de un mes, se procederá a su traslado al Centro Autorizado de Tratamiento.

2. En el supuesto previsto en el apartado 1, párrafo c), el propietario o responsable del lugar o recinto deberá solicitar de la Jefatura Provincial de Tráfico autorización para el tratamiento residual del vehículo. A estos efectos deberá aportar la documentación que acredite haber solicitado al titular del vehículo la retirada de su recinto.

3. En aquellos casos en que se estime conveniente, la Jefatura Provincial de Tráfico, los órganos competentes de las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, y el Alcalde o autoridad correspondiente por delegación, podrán acordar la sustitución del tratamiento

residual del vehículo por su adjudicación a los servicios de vigilancia del tráfico, respectivamente en cada ámbito."

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en el análisis del impacto normativo inicial.

4ª) Alegación:

La retirada del Proyecto de los expongo SÉPTIMO y DÉCIMO, es decir, art. 21 y su desarrollo en Disposición Transitoria Primera y Anexo II, respecto a la prohibición total y permanente de circulación y estacionamiento en todo el término municipal de Madrid ZBE a vehículos sin distintivo (A) plenamente legales, homologados conforme a normativa europea al corriente de sus requisitos legales, indistintamente si son residentes o no.

Máxime cuando a la prohibición se añaden vías como M30, M40 o M45 que aumentan de manera extrema el perjuicio y daño al colectivo afectado haciendo casi imposible desplazarse por la geografía de Madrid sin dar vueltas inaceptables en gasto de tiempo y energético.

Ejemplo en Anexo I. No es justificable la prohibición permanente en el tiempo, sin revisión, a derechos como la libre circulación por vía pública de una propiedad privada legal porque obstaculiza claramente actividades personales, de ocio y económicas protegidas según el art. 139.2 CE, con carácter diferenciado respecto al Derecho fundamental recogido en el art. 19 CE, para aclarar que cuando así fuere necesario hacerlo debe ser con el menor daño a los derechos mencionados. Para mayor ahondamiento se invade normativa estatal, autonómica y europea que autoriza ese derecho a la circulación. La evolución natural del parque automovilístico es renovarse con vehículos menos contaminantes que reducen la contaminación, lo que hace claramente innecesarias per se las medidas permanentes y extremas del Proyecto a junio de 2017 y menos a fecha de enero de 2025.

Contestación:

El Texto refundido de la **Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (LTSV) en su Artículo 7**. Competencias de los municipios, indica:

"Corresponde a los municipios:
a) La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.
b) La **regulación mediante ordenanza municipal de circulación**, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

c) La **inmovilización de los vehículos** en vías urbanas cuando no dispongan de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida, hasta que se logre la identificación de su conductor.
La **retirada de los vehículos de las vías urbanas** y su posterior depósito cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación, o se encuentren incorrectamente aparcados en las zonas de estacionamiento restringido, en las condiciones previstas para la inmovilización en este mismo artículo. Las bicicletas sólo podrán ser retiradas y llevadas al correspondiente depósito si están abandonadas o si, estando amarradas, dificultan la circulación de vehículos o personas o dañan el mobiliario urbano.
Igualmente, la retirada de vehículos en las vías interurbanas y el posterior depósito de éstos, en los términos que reglamentariamente se determine.
d) La **autorización de pruebas deportivas** cuando discurran íntegra y exclusivamente por el casco urbano, exceptuadas las travesías.
e) La realización de las pruebas a que alude el artículo 5.
o) en las vías urbanas, en los términos que reglamentariamente se determine.
f) El **cierre de vías urbanas cuando sea necesario**.
g) **La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales.**

Por otro lado, **el artículo 18. Supuestos especiales del sentido de circulación y restricciones.**

"Cuando razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, ***o por motivos medioambientales****, se podrá ordenar por la autoridad competente otro sentido de circulación, la* ***prohibición total*** *o parcial de acceso a partes de la vía, bien con* ***carácter general*** *o para determinados vehículos, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos, o la utilización de arcenes o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto."*

Por tanto, la creación de "Madrid ZBE" y las ZBEDEP "Madrid Central" y "Plaza Elíptica" viene obligada por la normativa comunitaria y estatal básica, y los instrumentos de planeamiento en materia de calidad del aire estatal, de la Comunidad de Madrid y del Ayuntamiento de Madrid, y además se ve enmarcada en un conjunto de objetivos, programas y acciones de la Unión Europeas y del Reino de España orientados a lograr una transformación que facilite la sostenibilidad medioambiental, económica y energética. En este sentido, debe destacarse que la transformación hacia la sostenibilidad medioambiental, económica y energética viene impulsada desde la Unión Europea. La transformación de la economía europea en una economía verde, digital y resiliente constituye uno de los ejes del "Fondo de Recuperación Next Generation EU", que permitirá a España movilizar un volumen de inversión sin precedentes, por cuanto Consejo Europeo prevé financiación por hasta 140.000 millones de euros en transferencias y créditos en los próximos seis años, lo que supondría un 11% del PIB de 2019.

Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha previsto para ayudar a los ciudadanos a un cambio en el tipo de combustible de sus vehículos y a una modernización de los mismos una serie de subvenciones.

Las subvenciones constituyen las actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas de "Madrid ZBE" y la creación de las ZBEDEP "Madrid Central" y "Plaza Elíptica". Las subvenciones municipales se destinan a reducir las emisiones

contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid. Por ello, junto a la definición del ámbito territorial imprescindible para ello y la regulación de un régimen transitorio que facilita la adaptación por la ciudadanía del cumplimiento de la norma, las subvenciones suponen un elemento adicional de proporcionalidad de la regulación de las ordenaciones de carácter permanente destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la creación de "Madrid ZBE" y las ZBEDEP "Madrid Central" y "Plaza Elíptica".

En el marco del "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360", en el que se planteó los contenidos que han dado lugar a la creación de "Madrid ZBE" y las ZBEDEP "Madrid Central" y "Plaza Elíptica", se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 para el ejercicio 2020 y se ha aprobado el PES 2021-2023 que planifican la concesión de subvenciones en el ámbito local. Por otro lado también existen subvenciones estatales en el mismo sentido con el PLAN RENOVE 2020, el PLAN MOVES II, el PLAN MOVES I, etc.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en el análisis del impacto normativo inicial

5ª) Alegación:

Que se apliquen restricciones al tráfico en las zonas puntuales donde las estaciones lo justifiquen, limitaciones proporcionales, temporales y no lesivas a la compatibilidad de derechos con la fórmula actual de Episodio de Contaminación que puede ser más que suficiente dada la buena tendencia actual y continua renovación de vehículos. En su defecto que se paralice el Proyecto y se sigan realizando mediciones por periodo no inferior a 3 años, manteniendo las estaciones en sus mismos lugares durante al menos los años 2021-2023 incluidos, para evaluar datos más recientes y por ello más objetivos y garantistas que cumplan los expongo PRIMERO, SEGUNDO y TERCERO.

Contestación:

Como se ha indicado en la contestación de la cuarta alegación, la creación de "Madrid ZBE" y las ZBEDEP "Madrid Central" y "Plaza Elíptica" viene obligada por la normativa comunitaria y estatal básica, y los instrumentos de planeamiento en materia de calidad del aire estatal, de la Comunidad de Madrid y del Ayuntamiento de Madrid, y además se ve enmarcada en un conjunto de objetivos, programas y acciones de la Unión Europeas y del Reino de España orientados a lograr una transformación que facilite la sostenibilidad medioambiental, económica y energética. En este sentido, debe destacarse que la transformación hacia la sostenibilidad medioambiental, económica y energética viene impulsada desde la Unión Europea.

Por otro lado, la legitimación para la definición de estas zonas de bajas emisiones está recogida en los artículos 7 y 18 del Texto refundido de la **Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (LTSV).**

La evolución del parque circulante, así como las mejoras en la calidad del aire que se vayan obteniendo con las medidas que esta nueva ordenanza introduce, se evaluarán y en función de los resultados, se podrán generar modificaciones futuras o cambios normativos adecuados a la nueva situación generada.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en el análisis del impacto normativo inicial

6ª) Alegación:

Que se paralice la compra e instalación de nuevas señales viales de cualquier tipo relativas al Proyecto, como deber de administración responsable y eficiente respecto a los recursos y caudales públicos, hasta conocer el soporte legal de dicha actuación en deliberación por el Tribunal Constitucional, respecto al derecho de los entes locales a crear señales no contenidas en el Reglamento General de Circulación y denunciar por ello, dadas las desigualdades en derechos y deberes que supone para los conductores enfrentarse a señalización vial no estandarizada en cada municipio, hecho que nuevamente afecta gravemente a la seguridad jurídica.

Contestación:

La **Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid (LCREM)**, establece en su artículo 40:

"***Artículo 40. Competencias en materia de seguridad vial***.

Corresponde al Ayuntamiento de Madrid la policía administrativa preventiva de la seguridad vial en toda clase de vías urbanas, incluyendo la ordenación, señalización y dirección del tráfico y el uso de las vías, la vigilancia y protección del mobiliario urbano público y las señales de ordenación de la circulación y la instrucción de atestados en caso de accidentes de circulación. Esta competencia comprende en todo caso:

a) La regulación y el control de cualesquiera de los usos de que sean susceptibles las vías y los espacios abiertos al tránsito de personas, animales y toda clase de vehículos y del tráfico y la circulación por ellos, garantizando, en todo caso, los derechos fundamentales de las personas.

***La regulación comprende la señalización correspondiente**; la limitación y, en su caso, restricción o prohibición de la circulación y el estacionamiento, cuando proceda de acuerdo con el ordenamiento jurídico; la imposición de la exhibición en lugar visible de distintivo o, en su caso, la instalación de un mecanismo sustitutivo para la acreditación del cumplimiento de la obligación legal de aseguramiento, de la autorización de acceso a zonas restringidas y el pago del impuesto de vehículos de tracción mecánica; y el establecimiento de medidas de discriminación positiva por razón de discapacidad.*

El control comprende la intervención previa mediante sujeción a autorización; la adopción de las medidas cautelares que proporcionalmente requiera la seguridad pública, incluidas las de inmovilización y retirada de vehículos y de toda clase de objetos que representen peligro; y la realización de las pruebas pertinentes para la determinación de la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas en las personas que pongan en peligro la seguridad vial.

b) La aprobación de planes de seguridad vial y de movilidad, y, en su caso, la participación en aquellos planes que hayan de aprobar la Comunidad de Madrid o la Administración General del Estado, de acuerdo con lo previsto en la legislación sectorial correspondiente.

c) El control de las detenciones, las paradas y los estacionamientos en las vías y los espacios públicos, así como de la utilización, en general, del dominio público y de los espacios libres municipales. Dicha función comprende la adopción de la medida de inmovilización o retirada de vehículos.

d) La autorización de pruebas deportivas cuando discurran íntegra y exclusivamente por el casco urbano, exceptuadas las travesías, salvo que éstas tengan la consideración de vías urbanas. Asimismo, le corresponderá la vigilancia y protección de las que autorice. El informe, que será preceptivo, para la autorización de pruebas deportivas cuando discurran en parte de su recorrido por el término municipal de Madrid.

e) La adopción de las medidas necesarias para la concesión de la tarjeta de aparcamiento para personas discapacitadas con problemas graves de movilidad o para terceros que tengan reconocida tal condición y para la efectividad de los derechos que de la misma derivan, teniendo en cuenta la Recomendación del Consejo de la Unión Europea de 4 de junio de 1998 sobre creación de una tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad.

f) La sanción de las infracciones de la normativa correspondiente en materia de seguridad vial, cuando la misma le atribuya la referida competencia."

Por otro lado, el **Capítulo IV. Señalización** de la Ordenanza de movilidad se dedica a la Señalización necesaria en la ciudad de Madrid, que va en línea con la Instrucción de diseño de la vía pública del Ayuntamiento de Madrid y que en todo caso en los diferentes artículos que se desarrollan en la misma siempre se hace referencia a que la señalización y balizamiento se realizará en la forma, color, diseño, símbolos, significado y tamaño que figuren en el catálogo oficial de señales de circulación aprobado por el Reglamento General de Circulación y en todo caso por lo indicado en las Instrucciones a nivel regional y estatal.

De hecho, recientemente **la DGT** ha creado una nueva señal vertical **para indicar el perímetro de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE)**, con el objetivo de crear una indicación común en toda España para este tipo de áreas restringidas antes de 2023. El motivo de ello es que para dicho año todos los **municipios de más de 50.000 habitantes**, así como los de más de 20.000 con incumplimientos en materia de calidad del aire y los territorios insulares, deberán haber implantado zonas de bajas emisiones, tal y como quedó reflejado en la ley de Cambio Climático impulsada por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico el pasado 22 de mayo de 2021.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 27

RIDEDOTT, SLU

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por RIDEDOTT SLU al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 22 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 2021/ 20210699376 por el que D. [redacted] en representación de **RIDEDOTT SLU**, formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: Art.72. Recomienda la creación de espacios de estacionamiento compartidos designados para vehículos de micromovilidad (bicicletas y patinetes) ubicados en la calzada, junto a los pasos de viandantes para una mayor visibilidad y seguridad de los peatones y reemplazando un espacio de estacionamiento para coches cuando sea posible

Contestación: Se desestima. La modificación operada en el artículo 72 únicamente elimina la mención a los vehículos de movilidad urbana de los tipos A y B. El uso de las reservas para este tipo de vehículos está regulado en el artículo 73. Por su parte el artículo 75 establece que *"a) Emplazamiento: las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores y VMP se habilitarán en zonas de estacionamiento permitido, se dispondrán preferentemente en bandas de estacionamiento en línea con elementos de protección,"*, por lo tanto, la ubicación de los espacios para el estacionamiento de VMP ya está regulado en otro artículo. Adicionalmente, la

Ordenanza ya contempla la posibilidad de instalación de aparcabicicletas, cuyo uso es compartido por bicicletas y patinetes.

Por todo lo anterior, esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

2ª) Alegación: Art. 73. El alegante indica que no es realista que los operadores puedan imponer una ocupación de menos del cincuenta por ciento de las plazas existentes en cada reserva de estacionamiento concreta.

Contestación: Se desestima.

La medida tal y como está planteada viene a responder a la necesidad de que los operadores de servicios de sharing no desplieguen sus vehículos de forma masiva en espacios de uso compartido con el resto de la ciudadanía, ya que de otro modo les estarían privado del uso del dominio público local. No cabe duda que, aún siendo los vehículos compartidos de sharing modos de movilidad más sostenibles, el uso intensivo que realizan de la vía pública no es comparable con el de los propietarios particulares de estos vehículos. Por tanto, lo que pretende esta medida es mantener el necesario equilibrio entre los derechos de las empresas de sharing y de los propietarios particulares.

Con respecto a la dificultad de que las empresas puedan controlar el comportamiento de sus clientes, se indica que es obligación de cada empresa de sharing la de indicar a sus usuarios y darles a conocer las reglas de movilidad de la ciudad de Madrid en la reglamentación que les afecta, no siendo complicado para ningún usuario determinar si una reserva de aparcamiento ocupada al 50% por vehículos de sharing, ya que estos vehículos deben ser perfectamente identificables a simple vista, entre otras razones, para permitir el control por parte de los agentes de la autoridad.

Los patinetes y VMP (con una o más ruedas y una única plaza) son definidos y considerados vehículos a todos los efectos, por lo que estarán obligados a cumplir las normas de circulación, como hacen los coches o las motos (alcohol, drogas, etc.), siendo de aplicación el régimen sancionador establecido en la normativa de tráfico. Esto quiere decir que la empresa arrendataria tiene la posibilidad de identificar al conductor que comete la infracción.

No obstante lo anterior, se recuerda que la instalación de anclajes para el estacionamiento de bicicletas no precisa de una ordenanza municipal, sino que se trata de acciones administrativas de gestión de la movilidad sujetas a disponibilidad presupuestaria.

La ordenanza de movilidad constituye el ámbito normativo que se encarga de establecer las condiciones normativas que deberán cumplirse, sirviendo con claridad al objetivo perseguido. No se justifica por el alegante la imposibilidad de cumplimiento del citado artículo.

Por todo lo anterior, esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

3ª) Alegación: Comenta aspectos sobre el Art. 192.1.b). que cada candidato certifica la conformidad de sus equipos con la normativa española y los equivalentes europeos en cuanto a equipamiento y seguridad (información e instrucciones de seguridad, iluminación, señalización sonora y visual, sistemas de frenado, etc.).

Contestación: La alegación presentada carece de tal naturaleza, más bien explica la forma en que proceden a operar en la actualidad las empresas beneficiarias de la autorización. La ordenanza pretende dotar de una regulación aplicable a cualquier operador y momento, por lo que su contenido se considera adecuado.

Por todo lo anterior, esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

4ª) Alegación: Comenta aspectos sobre el Art. 192.1.d). Para evitar la ocupación del dominio público por máquinas inutilizables, cada candidato explica las medidas de mantenimiento preventivo para el mantenimiento y revisión de la flota utilizada, así como las medidas operativas tomadas para asegurar la retirada de los vehículos dañados, fuera de uso o inoperativos debido a la interrupción temporal o permanente del servicio.

Contestación: La alegación presentada carece de tal naturaleza, más bien explica la forma en que proceden a operar en la actualidad las empresas beneficiarias de la autorización. La ordenanza pretende dotar de una regulación aplicable a cualquier operador y momento, por lo que su contenido se considera adecuado.

Por todo lo anterior, esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

5ª) Alegación: Art. 193.a): Recomiendan un enfoque basado en la demanda, con un número total de licencias vinculadas a la capacidad de estacionamiento de cada distrito.

Contestación: El compromiso de implantación al que se refiere la ordenanza no es contrario a la utilización en las autorizaciones de criterios de demanda, pero dado el carácter de norma de carácter general con que cuenta la ordenanza, pretende asegurar la prestación en todo el ámbito territorial de la ciudad. La propuesta del interesado podría sustanciarse en su caso, si el Ayuntamiento de Madrid la considerara como la mejor solución, en el condicionado de las autorizaciones que finalmente se concediesen en aplicación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible.

Por todo lo anterior, esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

6ª) Alegación: Art. 193.b). Integración con la aplicación Madrid Mobility 360. Los operadores pueden garantizar la interoperabilidad proporcionando API a través del formato 1 Números basados en recomendación de DottGBFS2 estandarizado para permitir información de

disponibilidad en tiempo real y un enlace desde la aplicación Madrid Mobility 360 a la aplicación de los operadores. Es deseable una integración más profunda, pero debe concluirse en acuerdos bilaterales entre el operador de MaaS y los operadores de servicios de movilidad, ya que aún no existe un estándar definido.

Contestación: El citado artículo exige la utilización de tecnología de gestión interoperable con los sistemas de información municipales, que queda garantizada con la inclusión del citado apartado y sin que sea adecuado dado el carácter general de la ordenanza el referirse a sistemas o protocolos de compartición de información concretos.

Por todo lo anterior, esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

7ª) Alegación: Propone el interesado incluir en el Art. 193 una serie de condicionantes para sobre historial operativo positivo en la ciudad de Madrid, Gestión del aparcamiento, Respeto a las reglas de circulación, Respeto de zona restringidas, Control de la edad de los usuarios, Control de velocidad, Prevención de accidentes, Equilibrio espacial, Tranquilidad pública, Gestión de reclamaciones, Accesibilidad al servicio, Integración multimodal, Protección de datos, Reciclaje, Sostenibilidad y eficiencia energética, Zona de seguridad de los puntos de recarga, Responsabilidad social.

Contestación: Esta alegación más bien parece referirse a diversas propuestas que realizan para incluir en las condiciones de las autorizaciones que regulen el aprovechamiento especial del dominio público. No se considera adecuado incluir dichas propuestas en el texto de una ordenanza cuya vocación reglamentaria es la de servir de norma de carácter general.

No se considera adecuado que una ordenanza municipal cuyo rango normativo es reglamentario, entre a regular aspectos tan concretos de gestión como los que se proponen en la alegación, sin perjuicio de que sea en la propia regulación posterior de las autorizaciones municipales que en su caso se pudieran conceder, donde se proceda a regular este tipo de aspectos de detalle

Por todo lo anterior, esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 28

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 22 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210700368 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: Eliminar las restricciones de Vehículos históricos

Solicita que la prohibición de la circulación de vehículos con distintivo A se limite a aquellos cuyos propietarios estén empadronados fuera del municipio de Madrid para no segregar el derecho a la circulación a ciertos niveles de renta y deje de perseguirse especialmente al propietario del vehículo clásico (mayor de 30 años), que además de los seguros para clásicos con limitación de kilómetros y además con la obligatoriedad de poseer un vehículo más moderno, el pago del IVTM (que en la ciudad de Madrid no hay exenciones), las ITV anuales, son los más perjudicados siempre en las restricciones circulatorias y suponen un porcentaje ínfimo respecto al total del parque móvil circulante.

Contestación:

1. La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos

para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

i) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

j) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

k) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

l) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

La regulación de la prohibición de circulación de los citados vehículos es proporcional porque:

e) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

f) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los

vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

g) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

h) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, no se daría cumplimiento a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados).

2. Los vehículos catalogados como históricos, en función de lo establecido en el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos (en adelante, RVH) son altamente contaminantes por los años y categoría ambiental de los mismos. No obstante, por su alto valor cultural e industrial, se les permite acceder y circular por:

- La ZBEDEP Distrito Centro, si bien solo podrán estacionar en un aparcamiento de uso público o privado o en una reserva de estacionamiento de la ZBEDEP Distrito Centro, salvo que dispongan de alguno de los permisos regulados en el artículo 23 de la OMS.

- Las vías urbanas de Madrid ZBE, siempre que cumplan con los requisitos establecidos en el Reglamento de Vehículos históricos.

3. La normativa estatal y municipal otorga un especial tratamiento a los vehículos históricos que cumplan los requisitos del citado RVH, no a cualquier vehículo con una antigüedad de más de 30 años.

La alegación referida a los vehículos clásicos, entendidos como aquellos vehículos de más de 30 años, no puede ser atendida porque el concepto de vehículos clásicos es un concepto comercial pero no jurídico: el ordenamiento jurídico solo ofrece una especial protección a aquellos vehículos matriculados como vehículos históricos

Por tanto **debe desestimarse la alegación relativa a la supresión de las restricciones a los vehículos con clasificación ambiental A de más de 30 años que dispongan de seguro como vehículo clásico** y cuyos seguros solo aseguren la realización de un determinado número de vehículos a año.

4. Sin perjuicio de ello debe señalarse que tanto el artículo 21 como la Disposición Transitoria primera apartado 2.e) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, que

regulan “Madrid Zona e Bajas Emisiones” (Madrid ZBE), exceptúan de la prohibición de circulación de los “A” a los vehículos históricos en general, sin exigir el requisito adicional de que sus titulares estén empadronados en Madrid ZBE.

Por su parte, el artículo 23.3. e) 15º, que regula el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro, tampoco vincula la excepción de acceso a la zona a que sus titulares estén empadronados ahí. Únicamente se añade el requisito objeto de la alegación en la Disposición Transitoria tercera, apartado 6, que limita el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro a los vehículos históricos que no sean de titularidad de las personas residentes en el Distrito Centro a partir de 1 de enero de 2025.

Por lo tanto, con el ánimo de unificar y simplificar la regulación de todos los vehículos declarados como históricos por la DGT, de proteger el valor de los vehículos históricos como parte del patrimonio industrial y cultural de nuestro país, y atendiendo a las limitaciones de kilometraje de anual que dichos vehículos **se estima parcialmente la alegación, procediéndose a modificar el apartado 6 de la Disposición Transitoria tercera** de la OMS propuesta por el Proyecto normativo en los siguientes términos:

Se sustituye la redacción de la Disposición Transitoria tercera apartado 6 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial:

“6. Desde el día 1 de enero de 2025 solo se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos con clasificación ambiental A de los que sean titulares las personas empadronadas en el Distrito Centro que tengan reconocida la consideración de históricos conforme al RVH y de los vehículos adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro.”

Por la siguiente:

“6. Desde el día 1 de enero de 2025 solo se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos con clasificación ambiental A que tengan reconocida la consideración de históricos conforme al RVH, y de los vehículos adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro.”

Como consecuencia de la **estimación parcial y la modificación del apartado 6 de la disposición transitoria tercera la OMS** propuesta por el Proyecto normativo **y se modifica la** Memoria de análisis de impacto **(MAIN**) inicial para describir dicha modificación.

2ª) Alegación: Accesos a Plaza Elíptica

La implantación de alternativas a la ZBE Plaza Elíptica para reducir los niveles de contaminación o añadir como excepción a esa ZBE el tramo de la A-42 por el paso inferior de Plaza Elíptica, ya sea mediante semáforos o reducción de velocidad por ese tramo para evitar el más que posible caos circulatorio si se sigue adelante con el plan recogido en la nueva Ordenanza.

Contestación:

La delimitación de esta zona como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección viene motivada por los altos índices contaminantes de la citada zona.

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *s) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*

t) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

u) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

v) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

w) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

x) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

y) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

z) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

aa) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

m) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

n) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

o) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

p) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

a) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

b) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

c) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la

normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 29

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 22 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210700280 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: modificación del artículo 134.

Solicita la modificación de artículo 134.4 de la OMS por entender que moverse los patines en línea es una velocidad demasiado reducida que puede provocar caídas ante cualquier irregularidad de la acera. Por otra parte los movimientos de traslación de los patinadores son rectilíneos con posibilidad de giros pero no invertir la velocidad ni frenar instantáneamente como hace habitualmente cualquier peatón. Se propone sustituir el artículo 134.4 de la OMS por el siguiente texto: "4. Las personas que se desplacen con patines y patinetes y los que corran de forma deportiva en aquellos espacios compartidos con el peatón deberán acomodar su marcha a la de los peatones, evitando en todo momento causar molestias o crear peligro. En ningún caso podrán acercarse a menos de 2 metros de un peatón ni tendrán prioridad respecto de los peatones".

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 134 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

i) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
j) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

Sin perjuicio de ello se recuerda que la finalidad del artículo 134.4 de la vigente OMS es la de proteger la seguridad vial de los peatones en aquellos espacios que compartan con las personas que se desplacen en patinetes no eléctricos. Cuando el artículo 134.4 de la vigente OMS prohíbe que se pueda desplazarse en patines y patinetes no puedan superar la velocidad de 5 kilómetros por hora ni circular en zigzag lo hace para proteger la seguridad vial de los peatones, que gozan de prioridad de tránsito en dichas zonas, porque, tal y como recoge la propia alegación *"los movimientos de traslación de los patinadores son rectilíneos con posibilidad de giros pero no invertir la velocidad ni frenar instantáneamente como hace habitualmente cualquier peatón",* lo que exige que los patinadores que circulen el menor tiempo posible en zonas de circulación peatonal y con la máxima prudencia.

2ª) Alegación: modificación del artículo 180.

Solicita la modificación del artículo 180 de la vigente OMS por entender que el desplazamiento en patines y patinetes por los carriles bici poco adecuadas para su uso por parte de los patinadores ya que debido a su estrechez los patines, en su movimiento de impulsión, exceden involuntariamente los límites de anchura del carril. Con riesgo de roce, y por tanto caída, con los delimitadores laterales del mismo o bien invasión continuada del sentido contrario en el caso de carriles bici bidireccionales. Por ello propone que las personas que se desplacen en patines y patinetes puedan desplazarse por la calzada, lo más próximo posible a la acera, manteniendo una distancia de 1,5 metros por si un vehículo estacionado abriera una puerta.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 180 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

a) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
b) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

Sin perjuicio de ello se informa que la regulación del artículo 180 de la vigente OMS establece las limitaciones necesarias para las personas que se desplacen en patines y patinetes en condiciones de seguridad vial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 30

ASOCIACIÓN GRUPO DE MUJERES DE COMILLAS

Dª. [redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por Dª. [redacted]**, ASOCIACIÓN GRUPO DE MUJERES DE COMILLAS, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 22 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210700298 por el que Dª. [redacted], en representación de la ASOCIACIÓN GRUPO DE MUJERES DE COMILLAS, formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Que estando en desacuerdo con la previsión de instalar el SER en los barrios de Comillas, Opañel y San Isidro en CARABANCHEL, solicitamos zona de aparcamiento vecinal en los términos de los artículos- 56 y 57 de la Ordenanza vigente, y por tanto rechazamos el afán recaudatorio sin consultar otras alternativas.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Dentro de los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentra el Distrito de Carabanchel conforme a la propuesta de modificación del artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS en los términos recogidos en el Proyecto normativo.

Concretamente, dentro del citado Distrito, se propone la regulación del estacionamiento en el barrio de Comillas y, de forma parcial, en los barrios de San Isidro y Opañel.

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que responde a la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

a) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad,

regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

b) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

   La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora en materia de calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

c) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

d) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios de Comillas, San Isidro y Opañel:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

a) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

b) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

c) el efecto frontera provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

d) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

e) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

f) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes. Por tanto, la finalidad es ordenar el estacionamiento del espacio público municipal de estacionamiento para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con

la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

a) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

b) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

c) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

d) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

e) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

f) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

g) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio” alguno. En relación con la presunción manifestada en tal sentido por la alegación debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €.

9.- Respecto a la solicitud de regulación de los barrios de Comillas, San Isidro y Opañel como Zonas de Aparcamiento Vecinal:

Las Zonas de Aparcamiento Vecinal (ZAV), actualmente recogidas en los artículos 56 y 57 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, establecen unas medidas

de regulación del estacionamiento que ya se encuentran reflejadas y recogidas para las zonas del Servicio de Estacionamiento Regulado.

La creación de zonas ZAV en ámbitos donde existe una alta demanda de estacionamiento, al ser áreas afectadas por el "efecto frontera" del SER, no aportaría beneficios añadidos al establecimiento de la regulación por medio del SER en los mismos.

De la alegación se desprende que la ciudadanía solicita medidas eficaces de regulación de estacionamiento para facilitar el estacionamiento efectivo de los vehículos de las personas residentes en dichos barrios y zonas, por lo que no se cuestiona la necesidad de la regulación de estacionamiento sino de modelo. La alegación parece preferir la regulación de las ZAV frente al SER por la gratuidad del estacionamiento de los residentes en el primer modelo.

En este sentido es preciso tener en cuenta que la gratuidad del estacionamiento en las ZAV a los vecinos empadronados en las mismas supondría un agravio comparativo con los vecinos residentes en todas las zonas SER del resto de la ciudad, que si tienen que pagar una tasa y que, aunque reducida, limita y restringe el impacto que podría generar el posible uso indiscriminado de la obtención del distintivo de residente de forma gratuita, no consiguiéndose de esta manera un efecto positivo, ni a corto ni medio ni a largo plazo en cuanto a la mejora del estacionamiento para los propios vecinos en su zona, a diferencia de los efectos positivos para los residentes de los barrios incluidos en el AER del SER.

Además, el establecimiento de una normativa y unas medidas distintas en las ZAV a las ya establecidas para las zonas SER, en relación a la regulación del estacionamiento en superficie, en cuanto a horarios, tipos de zonas, limites, obtención de tiques, entre otras cuestiones, crearía confusión tanto a los residentes como a los usuarios y no potenciaría una rotación de vehículos eficiente y adecuada que fomentase un movilidad sostenible, ni en dichos ámbitos ni en el resto de la ciudad de Madrid.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº31

ASOCIACION ESPAÑOLA DE CODIFICACION COMERCIAL

Contestación a las alegaciones formuladas por la Asociación Española de Codificación Comercial al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 23 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 2021071278 por el que la Asociación Española de Codificación Comercial formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: limitación de horarios de carga y descarga (artículo 35)

Propone que la limitación de horarios de carga y descarga se realice solo a vehículos más contaminantes sin etiqueta ambiental o con etiqueta ambiental A o B.

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario

del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *q) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*

r) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

s) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

t) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

a) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

b) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones*

para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

c) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

d) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

e) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican

también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

a) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

b) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de*

Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."

Como consecuencia de todo lo anterior, con esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN).**

2ª) Alegación: Decreto de activación-segundo párrafo (artículo 35)

Solicita que en el decreto de activación de las medidas extraordinarias de tráfico durante episodios de contaminación atmosférica deban ser informadas con 48-72 horas de antelación.

Contestación:

Los protocolos para la activación de medidas extraordinarias de tráfico durante episodios de alta contaminación se determinan por las mediciones realizadas en el día anterior, que pueden variar según la meteorología en apenas unas horas. Se pretende, de este modo, que las medidas de carácter extraordinario se adecúen y aproximen a la situación real de dichos episodios. Por tanto, la propuesta de que el anuncio se haga con 48-72 horas de antelación no reflejaría la situación real de los episodios de alta contaminación en la ciudad.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN).**

3ª) Alegación: Restricciones de circulación (artículo 181)

Solicita que limitar el acceso a vehículos pesados en las zonas ZBEDEP incentiva un mayor incremento de vehículos destinados a la DUM.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España*

por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

u) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

v) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

w) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

x) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02),

el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

f) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

g) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas*

titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

h) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

i) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

j) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante,

cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

c) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

d) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Como consecuencia de todo lo anterior, con esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN).**

4ª) Alegación: Restricciones de tráfico (artículo 197)

Solicita incluir en el texto que en el caso de la DUM, en horario nocturno, posibilitar la ocupación de un carril de circulación siempre que sea posible y se asegure un proceso silencioso y seguro.

Contestación:

La propia naturaleza de los carriles de circulación impide su uso para otro tipo de actividades ajenas a las contempladas como tales. De igual modo, para la descarga de la DUM, y según los horarios establecidos, las zonas de carga y descarga especialmente habilitadas permiten la prestación de dichos servicios.

Como consecuencia de todo lo anterior, con esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN).**

4ª) Alegación: Decreto de activación-segundo párrafo (artículo 35)

Solicita que en el decreto de activación de las medidas extraordinarias de tráfico durante episodios de contaminación atmosférica deban ser informadas con 48-72 horas de antelación.

5ª, 6ª, 7ª y 8ª alegaciones: Vehículos, días y horarios (artículos 199 y 202)

Solicita categorizar los vehículos destinados a la DUM por sectores para regular el uso de las zonas de carga y descarga.

Contestación:

Establecer la sectorización de los vehículos que accedan a la DUM supondría una limitación al propio desarrollo del sector, que varía en los productos que carga y descarga, salvo algunas excepciones. El espíritu de la Ordenanza es establecer un sistema reglado de ocupación de la vía pública y no la regularización de la propia carga del vehículo.
Como consecuencia de todo lo anterior, con esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN).**

9ª, 10ª y 11ª alegaciones: Requisitos ambientales para el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro (disposición transitoria tercera y anexo II)

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio

ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

i) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

j) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

k) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

l) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Además, la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico

en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

> *Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

e) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del

Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

f) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

bb) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

cc) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

dd) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ee)Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ff) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

gg) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

hh) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ii) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

jj) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

y) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

z) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco*

de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

12ª alegación: Anexo II. Disposición tercera)

Se pretende estandarizar una señal de ámbito nacional de acceso a las zonas de bajas emisiones.

Contestación:

Esta propuesta excede del ámbito municipal y correspondería, en todo caso, al Ministerio competente en la materia.

Por todo lo expuesto, **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis de impacto inicial (MAIN).

13 y 14ª ª alegación: Disposición Primera punto 3.

Solicita cambiar la palabra turismo por vehículo de motor y al número de matrículas.

Contestación:

Desde un punto de vista técnico y material, la propuesta es inasumible para un control eficaz del acceso al Distrito Centro.

Por todo lo expuesto, **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis de impacto inicial (MAIN).

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 32

CAMBE S.L.

Dª. [redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por Dª. [redacted] **en representación de la mercantil CAMBE S.L., al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 23 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210702625 por el que Dª. [redacted] en representación de la mercantil CAMBE S.L., formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Manifiesta que los Poderes Públicos se deben a la protección del derecho fundamental a la vida y salud de las personas, que se facilitan con la regulación del uso de los espacios públicos y la prohibición del uso de los vehículos. Pero no es menos cierto que existen otros derechos Constitucionales que también deben ser valorados en el momento de regularse una Ordenanza que limita el derecho de libre circulación de las personas y del ejercicio del desarrollo de la actividad económica de las empresas, el progreso social y, los derechos adquiridos por los establecimientos privados que llevan muchos años ayudando a la economía de nuestra capital.

El medio ambiente y la salud, no pueden ser incompatibles con el ejercicio del derecho de las empresas a ejercer su actividad económica en igualdad de condiciones que el resto de establecimientos que se encuentran en la misma situación.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de la ordenación permanente de tráfico de la ZBEDEP Distrito Centro objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *kk) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ll) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa*

comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

mm) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

nn) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

oo) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

pp) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

qq) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

rr) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ss) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

Por su parte el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a

la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

La propuesta de redacción de artículo 23.3.e).3º de la OMS, contenida en el Proyecto normativo, recoge expresamente el derecho a acceder a los autocares y minibuses que trasladan desde el aeropuerto o las estaciones de tren a los hoteles situados en el interior de la ZBEDEP Distrito Centro:

*"**Artículo 23.3 del Proyecto inicial.***

La ZBEDEP Distrito Centro se rige por los siguientes criterios de acceso y funcionamiento, que se aplicarán conforme a las normas de gestión establecidas en el artículo 22 y en el anexo III:

e) Se permite el acceso y la circulación por la ZBEDEP Distrito Centro a los siguientes vehículos, en función de la razón de acceso o circulación por la ZBEDEP

o la actividad a realizar en la ZBEDEP y su clasificación ambiental según su potencial contaminante, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III:

3.º Los vehículos de transporte público colectivo de viajeros regular de uso general y los autobuses que den servicio a los establecimientos o instituciones de la citada ZBEDEP Distrito Centro".

La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro es perfectamente compatible con el desarrollo de la actividad económica, especialmente la de un hotel, dado que las personas que visitan la ciudad desean hospedarse en una zona céntrica y bien comunicada en la que la calidad del aire no afecte a su salud ni sea una razón para buscar alojamiento en otras zonas de la ciudad.

Su alegación hace referencia más a cuestiones de ordenación viaria, como la realizada mediante la peatonalización de la Puerta del Sol adoptada mediante Decreto 293 del Delegado del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad por el que se declara el ámbito territorial de Sol como "zona peatonal", publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid número 201 de 20 de agosto de 2020 (página 58), que a objeciones a la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro, dado que ésta garantiza el acceso de los clientes de su hotel ya sea en transporte público, en autocares, Taxis, VTC, o incluso en vehículo alquilado o de su propiedad o uso si lo estacionan en el aparcamiento del hotel o en un aparcamiento rotacional, debiendo cumplir los citados vehículos los requisitos ambientales exigidos en el artículo 23 y la disposición transitoria tercera de la OMS en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

2ª) Alegación:

Expone los problemas de los clientes del Hotel Moderno, situado en la calle Arenal nº 2 de Madrid, de su propiedad, para acceder de forma rápida, señalizada y segura al mismo como consecuencia de la ordenación viaria de la Puerta del Sol.

Solicita la adopción de las medidas que sean necesarias para la regulación del uso de la vía pública y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas y vehículos para facilitar el acceso de los viajeros y clientes a su establecimiento hotelero, concretamente, solicita la creación de una zona (Isla) de acceso a la Puerta del Sol, para que los vehículos, incluidos los Autobuses, puedan dejar y recoger viajeros, de forma similar a la que dice tienen otros hoteles o calles.

Contestación:

Se desestima porque la alegación no tiene por objeto propuesta alguna que requiera o suponga una modificación normativa de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sino que tiene por objeto la solicitud de la adopción, por el órgano u órganos municipales competentes, de las actuaciones que se precisen para dotar de un espacio específico para la bajada y subida de personas de los vehículos que lleven a los clientes del hotel.

Su alegación tiene por objeto la adopción de actos y actuaciones administrativas de gestión ordinaria vinculadas a las facultades de ordenación del espacio público, de tránsito peatonal y de la circulación y el estacionamiento de vehículos, que no precisan de modificación normativa alguna.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Sin perjuicio de ello, se da traslado de su escrito a la Dirección General de Planificación e Infraestructuras de la Movilidad del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad a los efectos de su tramitación oportuna.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 33

ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE DISTRIBUCIÓN DE LA COMUNIDAD DE MADRID

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted]**, en representación de la ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE DISTRIBUCIÓN DE LA COMUNIDAD DE MADRID, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 23 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210703541 por el que D. [redacted] en representación de la ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE DISTRIBUCIÓN DE LA COMUNIDAD DE MADRID formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

CAPÍTULO I. Objeto y definiciones
Artículo 197. Definiciones.
Para este artículo efectuamos dos propuestas de incorporación al texto del Artículo:

• Propuesta de incorporación 1.- Las zonas de carga y descarga deberán tener unas medidas mínimas de 6,5 metros de largo y su longitud total debería ser múltiplo de 6,5 metros, de manera que un vehículo de reparto de DUM-Hostelería pueda aparcar y maniobrar.

Contestación:

El artículo 197, mantiene su contenido. Tan solo se modifica el primer párrafo del apartado 1 que queda redactado en los siguientes términos:

"1. Distribución urbana de mercancías (en adelante DUM): se entiende por distribución urbana de mercancías las actividades logísticas de transporte, entrega y recogida de mercancías, así como la logística inversa, en zonas urbanas con vehículos construidos y acondicionados para tal fin."

Tal y como se define en el mismo artículo

"2. Vehículos DUM: se consideran vehículos para la distribución urbana de mercancías los vehículos industriales clasificados por criterios de construcción en el Reglamento General de Vehículos como bicicletas, vehículos de movilidad urbana, ciclomotores, motocicletas, motocarros, automóviles de tres ruedas, vehículos mixtos adaptables, camión MMA menor o igual a 3.500 kg, camión, furgón/furgoneta, camión 3.500 kg menor MMA menor o igual a 12.000 kg, camión MMA mayor a 12.000 kg, furgón/furgoneta MMA menor o igual 3.500 kg, furgón 3.500 kg menor MMA menor o igual a 12.000 kg, furgón MMA mayor a 12.000 kg (correspondientes a los grupos 02, 03, 04, 05, 06, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 30 y 31 o cualquier otro vehículo construido para tal fin), u otros vehículos industriales debidamente homologados susceptibles de ser utilizados para el transporte de mercancías, siempre y cuando la persona física o jurídica titular o arrendataria del vehículo se encuentre en posesión de la correspondiente autorización de transporte o si estuviera exenta figure en situación de alta en el Impuesto de Actividades Económicas."

En la propia definición de vehículo aparecen numerosas tipologías de vehículos que pueden hacer los repartos en la ciudad de Madrid y que tiene consideración de distribución urbana de mercancías.

La alegación relativa a que las zonas de carga y descarga deberán tener unas medidas mínimas de 6,5 metros de largo y su longitud total debería ser múltiplo de 6,5 metros debe desestimarse porque supondría limitar la posibilidad de generar zonas de carga y descarga que en algunas zonas de la ciudad por la propia geometría no tendrían posibilidad de definir una zona con ese tamaño y limitaría el reparto de última milla con vehículos de tamaño más reducido.

Por todo ello **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

CAPÍTULO I. Objeto y definiciones
Artículo 197. Definiciones.
Para este artículo efectuamos dos propuestas de incorporación al texto del Artículo:

• Propuesta de incorporación 2.- El estacionamiento de los camiones deberá ser en línea en todos los casos y no en batería

Contestación:

Debe desestimarse la alegación relativa a que el estacionamiento de los camiones se realice siempre en línea en todos los casos y no en batería porque la alineación del estacionamiento de los vehículos, incluidos de los vehículos de distribución urbana de mercancías, se realiza en función de la ordenación de espacio público, de forma que en función de la tipología de la calle y de la tipología de aparcamientos deberá estacionarse en línea o en batería. Lo contrario supondría limitar enormemente la distribución urbana de mercancías en la ciudad de Madrid.

Por todo ello **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

CAPÍTULO III. Espacios destinados a la realización de carga y descarga
Artículo 202. Horario y tiempos de uso de reservas de carga y descarga.
Punto 2: 2. En ausencia de determinación expresa en la señalización de las reservas de carga y descarga el tiempo máximo para su uso será de treinta minutos…

• Alegación 1. A todas luces, esta asignación de tiempo para las funciones y tareas que desempeñamos es un rango de tiempo que no nos permite atender y dispensar los servicios que prestamos a los clientes. Nuestra necesidad de tiempo no permite limitaciones horarias en el uso de las plazas de carga y descarga, como argumentamos en la presentación de estas alegaciones.

Contestación:

El texto de la nueva ordenanza de movilidad sostenible en su artículo 202.2 dice:

"2. En ausencia de determinación expresa en la señalización de las reservas de carga y descarga el tiempo máximo para su uso será de treinta minutos. Sin perjuicio de ello, la Junta de Gobierno u órgano municipal en que ésta desconcentre o delegue podrá establecer el tiempo máximo de uso de tales reservas atendiendo a los siguientes criterios:

a) ámbito espacial, ya sea con carácter general para toda la ciudad o mediante la determinación de plazos máximos diferenciados para determinadas áreas urbanas, como las ZBEDEP, determinadas zonas SER, barrios y distritos;
b) características ambientales del vehículo conforme la categoría de clasificación ambiental;
c) en su caso, masa máxima autorizada del vehículo empleado y necesidad de tiempo para realizar la actividad."

En cuanto a la regulación del tiempo máximo de uso de las reservas de carga y descarga, la Ordenanza establece por tanto una regulación general del tiempo máximo de uso de dichas reservas para facilitar la mayor rotación y evitar ciertos abusos de tiempo que se han podido comprobar durante la experiencia de estos años, sin perjuicio de la posibilidad de ordenar mediante señalización otros plazos específicos en función del espacio viario y las necesidades de la zona. Esta regulación supone una mejora de seguridad jurídica al establecer la norma

general aplicable en ausencia de ordenación en la señalización viaria instalada en las reservas de carga y descarga.

No puede estimarse la alegación de que puedan hacerse un uso ilimitado de las reservas de carga y descarga porque por su propia naturaleza deben poder garantizar la debida rotación para satisfacer las necesidades concurrentes de otras empresas y actividades autorizadas para el uso de dichas reservas.

Por tanto, **se desestima** la alegación, pero la misma **no implica ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

4ª) Alegación:

CAPÍTULO III. Espacios destinados a la realización de carga y descarga
Artículo 202. Horario y tiempos de uso de reservas de carga y descarga.

• Propuesta de incorporación 3.- En la redacción de las modificaciones y en reuniones mantenidas con responsables del Ayuntamiento de Madrid, se va viendo como definitiva la incorporación de un sistema de reserva de plazas y control de uso, basado en sistemas digitales. La ciudad de Madrid es un área de circulación compleja de regular en tiempos de llegada y más aún en nuestro caso, en tiempos de uso. Con el fin de evitar situaciones que puedan generar caos en las plazas para carga y descarga y zonas aledañas, conflictos entre usuarios y problemas con la Administración Municipal, creemos que este tema debe valorarse con mucho cuidado. Recomendamos hacer pruebas piloto antes de efectuar una implantación total del sistema. Nos ofrecemos a participar en el proceso de prueba.

Contestación:

En cuanto a la propuesta de la utilización de la tecnología para optimizar el uso de las zonas de carga y descarga, efectivamente, el Ayuntamiento de Madrid tiene un firme compromiso de mejorar todos los procesos que se puedan a través de la tecnología y en todo caso está en contacto con el sector para poder poner en marcha, como se indica en la alegación, proyectos piloto para testear la bondad de las soluciones, siendo positivo para el análisis de esta medida la realización de experiencias piloto, pero su implantación no debe estar recogida en este marco normativo por lo que no se introducen cambios en el mismo.

Por todo lo anterior **se estima** la alegación, pero la misma **no implica ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

5ª) Alegación:

CAPÍTULO I. Medidas provisionales y otras Artículo 229. Inmovilización.
Redacción del apartado n):
n) En cualquiera de los supuestos en que un vehículo a motor que circule por las vías urbanas emita sustancias contaminantes que superen el valor límite de emisión a la atmósfera, cuando se haya declarado la superación del umbral de alerta en los planes de actuación por episodios de alta contaminación; o emita sustancias contaminantes que superen en más del 100% el

valor límite de emisión; o emita humos susceptibles de dificultar la visibilidad de otros conductores.

• Propuesta de clarificación del apartado "n". Las dos redacciones subrayadas precisan de procedimientos que certifiquen de forma clara e inequívoca que la situación se está produciendo. Entendemos que, sin este contraste, las impresiones de los agentes se pueden aplicar de manera poco objetiva o al menos poco contrastables en el momento, desencadenando con ello una situación de conflicto. La mayoría de nuestros vehículos pasan cada seis meses la ITV. ¿Nos debemos cuestionar el criterio de la ITV?

Contestación:

Se estima parcialmente en la medida en que el contenido del artículo 229.n) de la vigente OMS no ha sido incorporado a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 235.1 de la OMS.

Sin perjuicio de ello y, pese a tratarse de supuestos distintos, debe señalarse que el Proyecto normativo propone dar al artículo 235.1.m) de la OMS la siguiente redacción:

> *"Artículo 235.1.m) de la OMS (Proyecto inicial)*
> *Cuando proceda la inmovilización por superación de los niveles máximos permitidos de emisión de gases y humos por la ordenanza en materia de calidad del aire, conforme a lo dispuesto en el artículo 41.1.ª.b) de la LCREM, hasta tanto no sean subsanadas las causas del incumplimiento de dichos niveles".*

Asimismo debe señalarse la vigencia del artículo 31. Inmovilización, retirada y depósito de vehículos de la Ordenanza 4/2021, de Calidad del Aire y Sostenibilidad, aprobada por el Pleno del Ayuntamiento de Madrid mediante Acuerdo de 30 de marzo de 2021.

S**e estima parcialmente la alegación en los términos antedichos y los expresamente regulados en el Proyecto normativo,** pero la misma no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

6ª) Alegación:

DISPOSICIONES TRANSITORIAS Disposición transitoria tercera.
Requisitos ambientales para el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro.
Redacción literal de los puntos 3 y 4:
Podrán acceder a la ZBEDEP Distrito Centro los vehículos a motor con al menos cuatro ruedas y con MMA superior a tres mil quinientos kilogramos en los casos referidos en el artículo 23.3.d).6º y en los apartados 1º, 2º, 3º, 6º, 7º, 12º, 13º, 14ºdel artículo 23.3.e), en los siguientes términos:
a) Los vehículos con clasificación ambiental A: hasta el 31 de diciembre de 2022.
Los vehículos recogidos en los artículos 23.3.d).6º, 23.3.e).1º y 23.3.e). quedan excepcionados de esta prohibición de acceso a la ZBEDEP Distrito Centro cuando el prestador del servicio justifique la imposibilidad de prestar el servicio con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule un contrato durante su vigencia, o bien porque no exista ese tipo de vehículo de las categorías CERO emisiones, ECO, C, o B.
b) Los vehículos clasificación ambiental B: hasta el 31 de diciembre de 2024.

Los vehículos recogidos en los artículos 23.3.d).6º, 23.3.e).1º y 23.3.e). quedan excepcionados de esta prohibición de acceso a la ZBEDEP Distrito Centro cuando el prestador del servicio justifique la imposibilidad de prestar el servicio con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule un contrato durante su vigencia, o bien porque no exista ese tipo de vehículo de las categorías CERO emisiones, ECO o C.

Alegación: La ampliación realizada del periodo de acceso a la ZBEDEP para camiones con etiqueta ambiental A, hasta 31 de diciembre 2022. Y la ampliación para camiones con etiqueta ambiental B hasta el 31 de diciembre de 2024, no satisface las posibilidades de mantener el suministro a la hostelería, con la flota de camiones necesaria para el suministro mínimo imprescindible.
Los camiones con etiquetas A y B, no tienen en este momento, ni a medio plazo existirán, camiones que ofrezcan la seguridad jurídica que precisan las empresas de Distribución-Hostelería, usuarias de este tipo de camión.

Camiones con motor eléctrico para MMA igual o inferior a 12 toneladas, ni existe y ni se le espera, pese a que los titulares de las noticias permanentemente avisan de la salida de nuevos prototipos: no son ciertos.
Por otro lado, en el caso de camiones eléctricos, el peso de las baterías que necesitarían para a su funcionamiento, disminuye la carga útil del camión a la mitad, de la que disponen los camiones que en la actualidad utilizamos. En caso de que llegara a existir una oferta de este vehículo, habría que poner en marcha como mínimo, el doble de los camiones que en la actualidad utilizamos, o muchos más de bajar la MMA a menos de 12 toneladas.

Propuestas de mejora a la Alegación 2.- Seguidamente describimos tres propuestas que podrían regular y aligerar la tensión existente en el sector y que ayude a cumplir las necesidades que plantea la Ordenanza:
Propuesta 2.1: No fijar el calendario de accesos a los camiones A, hasta que realmente haya soluciones que la ciencia y la mecánica posibilite la existencia de camiones que reúnan los requisitos que prescriba la Ordenanza

Propuesta 2.2: Crear una comisión de seguimiento con los sectores afectados (o el sector afectado) y mediante reuniones periódicas con el Ayuntamiento de Madrid ir marcando el calendario de renovación de flotas de forma real y sujeta a las posibilidades que el mercado vaya ofreciendo.

Propuesta 2.3: Que el Ayuntamiento respalde la solicitud de hibridación de motores que desde las empresas afectadas estamos solicitando. Esta hibridación de motores permitiría circular a vehículos que con combustible Euro 4 o Euro 5, pasen a ser a gas.

Propuesta 2.4: Las Alegaciones realizadas a la ZBEDEP DC y las consecuentes Propuestas que hemos realizado, las hacemos extensivas al tratamiento de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

Contestación:

La regulación de la ZBE y ZBEDEP tiene por objeto “proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de calidad del aire, mediante la reducción

de emisiones contaminantes derivados del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes".

La Directiva europea 2008/50/CE de 21 de mayo nos marca igualmente los valores y objetivos a conseguir en cuanto a la reducción de gases contaminantes.

Por todo ello, los criterios restrictivos en cuanto a la circulación y estacionamiento de vehículos en estas zonas son máximos, y las excepciones se establecen exclusivamente y de forma motivada, por razones de interés general, seguridad o salud pública, protección civil, así como para proteger una necesidad privada de carácter urgente, temporal e inaplazable por el tiempo imprescindible para su satisfacción.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7ª) Alegación:

Existe una línea de incentivo hacia los camiones CERO y ECO que, bajo nuestra interpretación de la situación, no solo no lleva a ningún sitio, sino que además afecta negativamente a los principios que mueven las redacciones de los artículos que se ven afectadas por esta modificación de ordenanza. Concretamente nos referimos a las franjas horarias que se establecen para acceso y salida de nuestros camiones, a las ZBE y a las ZBEDEP. Cuanto más cortos sean los rangos temporales de trabajo que nos establezcan, más vehículos tendremos que meter en Madrid; hasta que el suministro deje de ser rentable y sea necesario abandonar las entregas. Centrar a primera hora de la mañana los accesos, genera un incremento destacado del tráfico rodado: desplazamientos en vehículos privados a los lugares de trabajo, reparto de mercancías, autobuses escolares, etc.,

Las plazas de carga y descarga se saturan y durante el resto del día están vacías.

Propuesta 3.1: Que el horario de acceso para la Distribución-Hostelería sea de 07:00 a 21:00 horas, independientemente del combustible que utilice el camión. El incentivo que se está proponiendo de la ampliación de horarios para descargas para vehículos CERO y ECO, no tiene ningún interés, ni posibilidades de incentivo en nuestro sector, sencillamente porque no hay vehículos que reúnan las condiciones que marca el Ayuntamiento de Madrid y que a la Distribución-Hostelería les pueda valer.

Propuesta 3.2: En los puntos 5 y 6, de la misma Disposición Transitoria Tercera, se incorpora una relación de vehículos a los que se les permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro, por las razones expuestas los camiones de Distribución-Hostelería deberían estar incluidos en esta relación. Esta no es una medida definitiva, pero ganaríamos tiempo a la espera de una respuesta que nos aporte la ciencia y la mecánica.

Contestación:

La Disposición Transitoria Tercera establece que se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro a los vehículos de empresas y de profesionales que presten servicios o entreguen o recojan suministros, dentro de unas franjas horarias en función de la MMA, el periodo y la categoría ambiental del vehículo.

El Ayuntamiento de Madrid está realizando una apuesta muy importante por los vehículos menos contaminantes y favoreciendo todas aquellas medidas que contribuyan a que estas tecnologías se generalicen cuanto antes en nuestra ciudad.

Por ello, se va implementado, progresivamente, un periodo transitorio, en el cual los horarios de acceso de vehículos ECO y CERO emisiones cuentan con una mayor franja horaria o permiso de acceso indefinido al Distrito Centro, mientras que se va recortando el horario de acceso de los vehículos más contaminantes. En función de lo expuesto no se estima adecuado ampliar las franjas horarias establecidas.

Entre los objetivos de la presente ordenanza está la sostenibilidad medioambiental y la protección de la salud de las personas, para ello hay que ordenar los distintos usos de las vías y espacios públicos urbanos y racionalizar el espacio de estacionamiento. Por ello, en el artículo 202 se regula el horario y tiempos de uso de reservas de carga y descarga y, en concreto, su apartado 2 establece que "En ausencia de determinación expresa en la señalización de las reservas de carga y descarga el tiempo máximo para su uso será de treinta minutos".

La presente ordenanza es una norma de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial en la que, para poder cumplir con sus objetivos, tiene que establecer una serie de medidas necesarias, entre otras, establecer limitaciones horarias y tiempos de uso en la actividad de carga y descarga. Las restricciones en cuanto a los horarios tienen sentido para compatibilizar las diferentes formas de movilidad, así como para poder cumplir con el objetivo de proteger la salud y la vida de las personas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 34

Dª. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª. [redacted]**, en representación de GOGGO NETWORK SL, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 24 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210706241 por el que **Dª.** [redacted]**, en representación de GOGGO NETWORK SL,** formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: Artículo 233. Vehículos autónomos

Expone en su solicitud en su inicio un agradecimiento expreso al Ayuntamiento de Madrid por ser pionero en la regulación de los vehículos autónomos, previendo por primera vez en nuestro país la circulación urbana de vehículos autónomos.

Así mismo, presenta la alegación por la clarificación del artículo 233, solicitando una nueva redacción del mismo y suprimiendo el apartado 4º del citado artículo.

Contestación:

Son varias las cuestiones planteadas para la mejora del artículo 233. En concreto, establece:

a) Que las autorizaciones de circulación de los vehículos autónomos son muy discrecionales.

No se comparte este planteamiento, por cuanto el propio artículo establece las causas por las que se puede otorgar la autorización, basándolas en motivos de seguridad, seguridad vial, protección civil, salud pública, protección de medio ambiente, protección del patrimonio municipal y el carácter limitado del espacio público. Además, dicha autorización podrá desestimarse por motivos de seguridad, seguridad vial, salud pública, accesibilidad universal, sostenibilidad ambiental, protección del patrimonio y otros motivos de interés general.

Que la decisión sea discrecional no quiere decir que sea arbitraria. De hecho, las decisiones de las Administraciones Públicas nunca podrán ser arbitrarias, y serán siempre MOTIVADAS.

La potestad discrecional es práctica habitual en la concesión de determinadas actuaciones, y es la facultad de las Administraciones Públicas de elegir entre dos o más soluciones, válidas y legítimas todas ellas. No obstante, es fundamental que esta decisión esté adecuadamente razonada y fundamentada, para no incurrir en arbitrariedad.

Por eso, y como decíamos, la decisión necesita estar motivada, de forma que esta se adecue al caso en concreto. Para ello, la Administración Pública deberá analizar el caso adecuadamente y tomar la decisión teniendo en cuenta sus características, fundamentando en las circunstancias concretas del caso la decisión que se adopte.

Una característica genérica de la autorización administrativa es que se otorgan "sin perjuicio de tercero" para garantizar la neutralidad de la intervención administrativa en la esfera subjetiva del titular sometida a derecho privado.

b) Confusión entre el artículo 233 y el artículo 47 del Reglamento de Vehículos, y propuesta de nueva redacción del articulado.

Expone el solicitante que pudiera darse confusión entre ambos artículos, por cuanto el artículo 47 limita a experiencias piloto y el 233 a piloto y circulación habitual.

Precisamente al abarcar la Ordenanza de Movilidad Sostenible ambos conceptos, autorizaciones para pruebas pilotos, y para conducción habitual no se encuentra posible confusión de términos, ya que Ordenanza regula el conjunto de posibilidades de circulación de los vehículos autónomos

Por tanto, se considera que la regulación de los vehículos autónomos está suficientemente detallada y no requiere de su modificación.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES n º 35.2

Dº [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº [redacted]**, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 24 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210706255 por el que **Dº** [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: artículo 22.2 de la OMS.

Solicita incluir en el artículo 22.2 de la OMS otro objetivo de las ZBEDEP: “promover y facilitar la movilidad en bicicleta” al entender que la necesidad de desplazamiento de la población debe ser cubierta prioritariamente con medios sostenibles y que es preciso nombrarla específicamente y no a través de ninguna fórmula genérica.

Contestación:

No se considera necesario incluir una mención expresa al fomento del uso de la bicicleta entre los objetivos de la ZBEDEP, por entenderse lógicamente incluida la promoción del uso de este medio de transporte entre los objetivos definidos por los apartados g) y h) del artículo 22.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo:

"g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes".

Las bicicletas son, sin duda, vehículos de los menos contaminantes, pero dentro de dicha categoría no es lo mismo el impacto medioambiental de una bicicleta que el de una bicicleta de pedales con pedaleo asistido como consecuencia del empleo de un motor eléctrico y una batería. Por ello se considera conveniente definir el objetivo en términos más generales y omnicomprensivos sin entrar a establecer órdenes de prelación de los vehículos menos contaminantes en función de su menor impacto ambiental.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: artículo 22.3.d) de la OMS.

Se solicita añadir a la redacción del artículo 22.3.d) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, entre las medidas de ordenación permanente del tráfico, la "limitación máxima de 30 km/h sin perjuicio de velocidades menores de acuerdo al carácter de la vía".

Contestación:

Se desestima limitar la velocidad a un máximo de 30 Km/h en todas las vías de la ZBEDEP por estar limitada la velocidad genérica en zona urbana por el Reglamento General de Circulación con límites de 20 km/h en calles de plataforma única, 30 Km/h en calles de un carril por sentido y a 50 Km/h en calles con más de un carril por sentido.

En una ZBEDEP coexisten vías de distinta configuración y con distinto límite máximo de velocidad conforme a lo previsto tanto en el artículo 50 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, como del artículo 17 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación: artículo 24.3.c) de la OMS.

Se solicita modificar el artículo 24.3.c) para incluir como punto primero el siguiente: 1.º Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y los VMP.

Contestación:

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

Porque la redacción del artículo 24.3.a) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, establece la libre circulación por el interior de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

Porque la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, limita la prohibición de acceso y circulación por el interior del espacio delimitado por el artículo 24.2, que define el perímetro de la ZBEDEP, a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante. Las bicicletas no son vehículos automóviles con clasificación ambiental "A", por lo que no son objeto de prohibición alguna de acceso y circulación por la ZBEDEP.

Porque carece de sentido incluir a las bicicletas entre los vehículos excluidos de la prohibición de acceso y circulación de artículo 24.2.b) relacionados en el artículo 24.3.c), dado que la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, se refiere exclusivamente a determinados vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, una categoría de vehículos motorizados ajena a las bicicletas.

Por tanto las bicicletas no deben incluirse en la redacción de artículo 24 de la OMS, porque su acceso y circulación está expresamente autorizado por el artículo 24.3.a) y porque las bicicletas no se ven afectadas por la prohibición del artículo 24.3.b), en los términos expresamente definidos en la redacción de los citados preceptos de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación: artículo 25.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 25.5 de la OMS un nuevo apartado "i) las bicicletas y otros ciclos y VMP", por entender que no parece muy razonable excluir a las bicicletas en episodios de congestión o alta contaminación cuando en ningún caso son las causantes.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 25 de la OMS no se refiere a ordenaciones temporales por motivos medioambientales, sino a medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Puede resultar necesario prohibir con carácter extraordinario y temporal la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación: artículo 38.4 de la OMS.

Se solicita añadir sustituir el primer párrafo del artículo al artículo 38.4 por el siguiente: "En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Solicita también incluir una cuarta letra con la siguiente redacción: "d) en caso de vía ciclista, señalizar un desvío y protegerlo del tráfico ordinario de modo que no haya diferencia en el grado de seguridad y accesibilidad y no suponga un rodeo reseñable".

Se estima parcialmente:

1) Se estima la modificación del primer párrafo del artículo al artículo 38.4 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, mediante la adición de las palabras "o vía ciclista" en el primer párrafo de la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 38.4 de la OMS que queda redactado en los siguientes términos**:**

> "**Artículo 38.4.** En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Se deja constancia de la modificación en el informe de cambios en el Proyecto normativo y en la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial como consecuencia de las alegaciones formuladas durante la información pública.

2) Se desestima la propuesta de introducir una nueva letra "d)" en el artículo 38.4 de la OMS con el contenido propuesto por la alegación, porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

6ª) Alegación: artículo 38.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 38.5, que establece que "5. Cuando la ocupación implique el corte de calle, será obligatorio señalizar los desvíos alternativos mediante el empleo de la señalización provisional correspondiente, requiriendo, en su caso, la presencia de señalistas", el siguiente párrafo: "Se considerarán los diferentes tipos de vehículos a la hora de aplicar los cortes, teniendo una especial consideración con las bicicletas como vehículo menos invasivo que no precisa, en muchas ocasiones, de la prohibición de otros por sus propias características físicas. En caso de que las bicicletas no pudieran pasar se diseñará un itinerario alternativo que no suponga mayor rodeo, inseguridad o merma de accesibilidad".

Contestación:

Se desestima porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

Esta alegación **no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7ª) Alegación: artículos 47.2 y 47.3 de la OMS.

Se solicita que se exceptúe a las bicicletas de la aplicación de las prohibiciones de estacionamiento de los apartados 2 y 3 del artículo 47 de la OMS, por entender que el redactor tan solo tiene presente el automóvil y el espacio que ocupa. Sugerimos una redacción más inclusiva con aquellos medios que poco o nada tienen que ver con los coches y que en ningún caso son los causantes de los problemas que la presente ordenanza pretende solucionar.

Contestación:

La regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se recoge en el artículo 48.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regula dónde y bajo qué condiciones pueden estacionar dichos vehículos.

Sin perjuicio de ello, en tanto que vehículos, las bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP están sujetos a las prohibiciones generales de parada y estacionamiento del resto de vehículos reguladas en el artículo 47 de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Resultan de aplicación a las bicicletas los supuestos regulados en las letras:

> a) en todos aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente si la señalización existente prohíbe el estacionamiento de bicicletas;
>
> b) para dar cumplimiento a la obligación legal de rotación en el estacionamiento; c) en las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales, embajadas, personas de movilidad reducida y otros usos;
>
> d) en las paradas de autobús sin acera adelantada, para permitir el acceso universal al transporte público colectivo regular de viajeros;
>
> e) por motivos de seguridad, en la zona de seguridad fijada para las dependencias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y frente a las salidas de vehículos de emergencia, debidamente señalizadas;
>
> f) delante de los vados correctamente señalizados, entendiendo por tales tanto los destinados a la entrada y salida de vehículos a través de itinerarios peatonales como los destinados a la supresión de barreras arquitectónicas en los itinerarios peatonales;
>
> g) en los lugares reservados exclusivamente para parada de vehículos; i) en batería, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas sin señal que habilite tal posibilidad de estacionar en batería;
>
> j) en línea, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas cuando el estacionamiento deba efectuarse en batería conforme a la señalización existente;
>
> k) en el arcén, por razones de seguridad vial;

l) en los lugares que vayan a ser ocupados temporalmente para otros usos o actividades, en cuyo caso se deberá señalizar adecuadamente al menos con cuarenta y ocho horas de antelación;

m) el estacionamiento en vía pública para su venta; o) por motivos de seguridad si se prohibiera su estacionamiento con base en el artículo 25 de la OMS.

No resulta de aplicación a las bicicletas los siguientes supuestos que no precisan de exclusión normativa porque su objeto se refiere exclusivamente a determinados tipos de vehículos entre los que no se encuentran las bicicletas, o porque dicha regulación no se aplica a las bicicletas por estar expresamente excepcionadas por otro precepto de la OMS:

h) El apartado h) que se refiere al SER al establecer "h) La prohibición de estacionar en *los lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria sin disponer de la autorización de estacionamiento correspondiente, o superando el tiempo máximo de estacionamiento autorizado en función de la tasa de estacionamiento abonada"*, pero que no resulta de aplicación a las bicicletas porque el artículo 51.1 de la OMS excluye expresamente a los vehículos de dos y tres ruedas de la regulación del estacionamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) por lo que no afecta a las bicicletas.

ll) El apartado ll) que se refiere expresamente a los remolques o semiremolques, por lo que no afecta a las bicicletas.

ñ) El apartado ñ) se refiere a vehículos automóviles CERO emisiones, por lo que no afecta a las bicicletas.

Por todo lo anteriormente expuestos **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza.

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (**MAIN**) para recoger parte de la argumentación expuesta.

8ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Se solicita que en el primer párrafo del artículo 48.1 de la OMS se suprima el término "exclusivamente".

A la vista de la alegación se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que "con carácter excepcional" pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

Por ello, **se estima parcialmente** en la medida en que no se suprime el término "con carácter excepcional", pero sí se determinan las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

> "**Artículo 48.** *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*
>
> 1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:
>
> a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.
>
> b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.
>
> Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:
>
> cc) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.
>
> dd) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.
>
> ee) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC".

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

9ª) Alegación: artículo 48.1.b) de la OMS.

Se solicita sustituir la redacción de artículo 48.1.b) por el siguiente contenido:

"b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos circularán diligentemente, a paso de peatón y manteniendo la distancia de seguridad con los viandantes hasta el lugar de estacionamiento. Si por la densidad peatonal fuera imposible cumplir estas condiciones, harán el desplazamiento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

En ausencia de estacionamientos específicos alrededor (no más de 50m – 30 segundos andando), y a fin de proteger el criterio de proximidad -puerta a puerta- de la movilidad ciclista, el aparcamiento de bicicletas se complementará pudiendo amarrarla en vallas o elementos de mobiliario urbano, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales. Podrán situarse en la acera, anclado o no al mobiliario urbano siempre que se conserve un ancho mínimo de 2m y no ocupen el pavimento tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público".

La propuesta se basa en la necesidad de mantener la ventaja que supone para la persona ciclista el desplazamiento puerta a puerta a través de la facilidad de estacionamiento, como recoge el Manuel de Aparcamientos editado por el IDEA del Ministerio de Industria, que plantea que el estacionamiento debe estar a un radio de 50 metros (30 segundo andando).

La persona alegante considera una obviedad el escaso número de aparcabicicletas con relación al número de lugares y destino de desplazamientos, por lo que sería un auténtico despropósito prohibir el amarre de las bicicletas en el mobiliario urbano.

Para el fomento de la movilidad en bicicleta, es importante complementar los aparcamientos específicos con el uso del mobiliario urbano modificando incluso éste mediante diseños adecuados. Limitar el anclaje de las bicicletas a los pocos aparcabicis existentes, uno por cada tres kilómetros de vías públicas de la ciudad de Madrid y regular la retirada de la bicicleta por el amarre al mobiliario urbano como establece el artículo 89 del presente proyecto de modificación, es un ataque claro al uso de la bicicleta.

Sobre la obligación de bajarse de la bicicleta para llegar al aparcamiento, no parece muy razonable que un vehículo con una masa de 15 kilos aprox. esté obligado a ello y otros con masas mucho mayores como motos, ciclomotores, no, sabiendo que es práctica habitual en el desarrollo ciclista, las zonas de convivencia peatón-bici bajo unas claras condiciones de seguridad a favor del primero.

Contestación:

Se estima parcialmente:

a) **Se estima parcialmente** la alegación relativa a autorización de estacionamiento en aceras cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros y se cumplan las condiciones establecidas en la nueva redacción dada al artículo 48.1 de la OMS en los términos estimados en la contestación a la alegación anterior.

b) **Se desestima la alegación relativa a la propuesta de que las personas ciclistas puedan circular en bicicleta por la acera con precaución por la acera hasta el lugar de estacionamiento** se desestima para evitar atropellos y otros problemas de seguridad vial en las aceras y para asegurar la accesibilidad universal.

Estimar la pretensión de las personas ciclistas supondría mantener la situación actual en la que numerosos ciudadanos denuncian situaciones de riesgo de seguridad vial, accidentes, atropellos que afectan a la seguridad de las personas, a su integridad física y a la garantía de la accesibilidad universal del espacio público.

La protección de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida exige que ningún vehículo circule por las aceras y zonas estanciales destinadas a los peatones.

Por tanto, resulta necesario para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial, la integridad física de los peatones y muy especialmente la garantía de los derechos de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida, que las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP deban apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transiten en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento, en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.1.b) de la OMS.

A mayor abundamiento se recuerda que el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre prohíbe expresamente la circulación de toda clase de vehículos por las aceras y demás zonas peatonales.

En lo referente al argumento expuesto en la alegación sobre las motos, debe recordarse que la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.d) de la OMS solo permite el uso de la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, y que si no se obliga a desmontar de la moto es como consecuencia de elevado peso de las motos y la consecuente necesidad de avanzar por la acera con la única fuerza de las piernas desde el asiento de la moto, debiendo mantener la seguridad vial, la accesibilidad universal y la prioridad del tránsito peatonal:

> "Artículo 48.2.c) Proyecto normativo.
> El acceso de estos vehículos a la acera solo podrá llevarse a cabo para estacionar conforme a las reglas establecidas en el artículo 48.2, pudiendo únicamente emplear la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, debiendo acceder con la diligencia debida para respetar la seguridad vial, la accesibilidad y la prioridad de tránsito de los peatones".

La OMS no autoriza a las motos a circular por las aceras, de hecho lo prohíbe expresamente en el artículo 138.2 de la OMS en aplicación del artículo 121.5 del RGC, simplemente les permite emplear el motor para salvar el desnivel de la acera, permitiéndoles tan solo andar con el vehículo sin desmontar de la moto, porque esa posición les permite caminar con mayores condiciones de seguridad vial tanto para la persona que conduce la moto como para el resto de personas que transitan por la acera.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza pero sí de la MAIN para recoger la argumentación expuesta.**

10ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Asimismo se solicita que se añada al artículo 48.1 el siguiente párrafo: Las planificaciones urbanísticas de calles nuevas o de remodelaciones de calles tendrán en cuenta los aparcabicis como una parte más del equipamiento y proyectará su instalación al igual que se proyecta la de bancos o papeleras.

Contestación:

Se desestima porque no es objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible regular cuestiones de planificación urbanística. El objeto de la OMS se regula en su artículo 1.

Por otro lado se recuerda que la instalación de anclajes para el estacionamiento de bicicletas no precisa de una ordenanza municipal, sino que se trata de acciones administrativas de gestión de la movilidad sujetas a disponibilidad presupuestaria.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

11ª) Alegación: artículo 72 de la OMS.

Solicita que se añada al título del artículo 72 el término “bicicletas”. Queda, por tanto: At. 72 Reservas para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y vehículos de movilidad personal.

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el** título del artículo **72 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que queda redactado en los siguientes términos:

> “Artículo 72. Reservas para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y vehículos de movilidad personal”.

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

12ª) Alegación: artículo 75 de la OMS.

Solicita añadir al primer párrafo del artículo 75 el término "bicicletas". Queda, por tanto: Art. 75 En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el primer párrafo del artículo 75 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término "bicicletas", que queda redactado en los siguientes términos:

> "Artículo 75. Disposiciones técnicas.
>
> En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación: (…)".

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

13ª) Alegación: artículo 87.1.b) de la OMS.

Solicita que el artículo 87.b) quede redactado en los siguientes términos: "Se instalarán elementos de segregación **y protección** respecto de otros espacios de aparcamiento".

La segregación de un espacio puede hacerse a través de elementos como pintura. La protección consistiría en evitar físicamente que ningún otro vehículo pueda invadir el espacio reservado.

Contestación:

La alegación se entiende referida a la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto del artículo 87.1.b) de la OMS.

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

1º) El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público.

2º) La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al estacionamiento de otros vehículos.

3º) El Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

14ª) Alegación: artículo 124.4 de la OMS.

Solicita que se añada a la propuesta de redacción de artículo 124.4 de la OMS recogida por el Proyecto, el siguiente párrafo: "Los aparcamientos para bicicletas se situarán lo más cercanamente posible a las entradas principales y a la vía ciclista que hubiera. Si el aparcamiento diera servicio a una estación de transporte público, se situará lo más próximo a ésta".

Contestación:

Se desestima la alegación porque, si bien el criterio propuesto es habitualmente empelado por el Ayuntamiento de Madrid en el diseño de los aparcamientos rotacionales municipales en régimen disuasorio, no siempre es posible atender a dicha consideración por cuestiones de accesibilidad o de diseño de la vía pública.

Por otro lado, la propuesta supone un nivel de detalle que entraría en cuestiones de diseño de la vía pública, que no son objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible sino de otras normas municipales.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

15ª) Alegación: artículo 138.2 OMS.

Solicita que se suprima el apartado 2 del artículo 138 que prohíbe la circulación y el estacionamiento de motocicletas, ciclomotores, bicicletas y VMP en las calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón.

En un contexto de promoción de una movilidad sostenible, la movilidad ciclista no puede tener la misma restricción que la movilidad en moto. Las rutas directas, exentas de rodeo, y con una mínima pendiente son factores a tener en cuenta para trazar los itinerarios ciclistas. Dado el contexto urbano es muy posible que estos itinerarios coincidan con calles "peatonalizadas". En ningún caso la solución debe pasar por la prohibición sino por una regulación compatible. La movilidad activa es compatible en sus diferentes modalidades. Tan solo es necesario seguir las pautas que establecen la práctica totalidad de los planes directores ciclistas, incluso el de Madrid, en cuanto a la solución a aplicar según el número de peatones por metro de sección y hora. Asimismo, la regulación puede ser variable según el tramo horario en cuestión. Es decir, una intensa afluencia de peatones, coincidentes con un evento puntual o un horario de especial afluencia comercial, podría hacer variar la permeabilidad ciclista y que ésta se desarrolle con el ciclista bajado de la bici.

Sobre el estacionamiento, debemos saber que el flujo peatonal no se produce en la totalidad de la acera, máxime cuando ésta no guarda la necesaria uniformidad y contiene zonas fuera del tránsito peatonal: entre alcorques, orejetas, etc. Estos puntos pueden ser aptos para un estacionamiento de bicicletas ya que la acera ofrece una protección con respecto al tráfico motorizado. Por otro lado, todos sabemos que NO son las bicicletas quienes causan problemas a los caminantes, sino las motos y muchos coches que invaden el espacio peatonal.

Contestación:

Se desestima la alegación referente a la prohibición de circulación de bicicletas por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque, como debe recordarse, la circulación de bicicletas, motos y VMP se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Se desestima la alegación referente a la prohibición de estacionamiento de bicicletas en las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque dicha prohibición constituye uno de los elementos esenciales de esa especial protección para el peatón objeto de declaración, sin la cual carecería de sentido dicha declaración.

La declaración de especial protección para el peatón de aceras, calles y zonas estanciales debe implicar la prohibición de estacionamiento de vehículos tanto por razones de seguridad vial como por razones de seguridad de las personas, al objeto de garantizar la seguridad vial, la seguridad de la integridad física de las personas, la accesibilidad universal del espacio público y la protección de patrimonio histórico y del patrimonio de las Administraciones Públicas en aquellas aceras, calles y zonas en las que por la especial intensidad del tránsito peatonal por su especial significación socio cultural y comercial, por su relevancia en los itinerarios peatonales o la habitualidad de la concentración elevada de ciudadanos, por la necesidad de garantizar la seguridad vial en los mismos, o por su valor histórico se declaren de especial protección para el peatón.

Se recuerda en este sentido que en la contestación de varias alegaciones formuladas durante la información pública, tomando en consideración razones de técnica normativa, se ha estimado dar una nueva redacción a la propuesta de artículo 48.1 de la OMS, que determina las condiciones en las que podrá estacionarse una bicicleta en la acera fuera de las reservas específicas para estos vehículos, y que expresamente condiciona la posibilidad de dicho estacionamiento a que no se trate de una acera declarada de especial protección para el peatón.

Dado que la redacción propuesta se refiere exclusivamente a la posibilidad de estacionar en las aceras, en las calles peatonales, zonas estanciales y espacio declarados de especial protección para el peatón está absolutamente prohibido el estacionamiento de motos y ciclomotores de

dos y tres ruedas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos y de los VMP.

Por todo lo anterior, se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza. Se modifica la MAIN** para incluir los argumentos expuestos en la contestación de esta alegación.

16ª) Alegación: artículo 167.1 OMS.

Solicita que el artículo 167.1 quede redactado en los siguientes términos: "Quienes utilicen la bicicleta **seguirán** las normas de circulación adoptando las medidas necesarias para garantizar **su propia seguridad**, la convivencia con el resto de vehículos y con los peatones en condiciones de seguridad vial".

Contestación:

Se desestima porque se considera más adecuada técnicamente la expresión "deberán cumplir las normas de circulación" que la expresión "seguirán las normas de circulación" propuesta por la alegación. Asimismo se considera innecesario hacer referencia a la garantía de su propia seguridad por encontrarse incluida en las obligaciones generales de circulación recogidas en la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, por lo que resulta innecesaria su inclusión.

En este sentido se recuerda que el primer párrafo del artículo 10.2 del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) establece que:

> *"Artículo 10 de la LTSV. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.*
>
> *2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía".*

17ª) Alegación: artículo 167.2 OMS.

Solicita la supresión de artículo 167.2 que regula la obligación de que las personas menores de dieciocho años protejan su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

El casco obligatorio no es como el cinturón de seguridad obligatorio: los sistemas de retención salvan vidas y no desincentivan el uso del coche. Hay que basarse en la evidencia científica a la hora de tomar decisiones políticas y en España los colectivos ciclistas son unánimes, como lo son los países de nuestro entorno y los que tiene un gran uso de la bicicleta: si queremos calles y carreteras más seguras, debemos promover el uso de la bicicleta e invertir en infraestructura ciclista segura y de calidad.

La probabilidad de sufrir una colisión en bicicleta se reduce en aquellos lugares donde más se usa. De ahí que las mejores políticas para proteger al ciclista sean las que promueven el uso de

la bicicleta. A esta evidencia científica se la conoce como "seguridad en números": a más ciclistas, más seguridad. Es decir, la obligación del uso del casco reduce el número de bicicletas por las calles, reduciéndose así su seguridad ya que el resto de conductores de coches, motos, camiones, autobuses, etc. comprueban una menor presencia de ciclistas y por tanto disminuyen su atención ante ellas. Al mismo tiempo, quien no usa la bicicleta, en un porcentaje muy elevado vuelve al uso del coche incrementando el riesgo de atropello.

El que un ayuntamiento pueda variar una norma estatal, establece un mal precedente. En este sentido, un hipotético cambio en las condiciones del casco puede traer consecuencias nefastas para la bicicleta en el potencial uso metropolitano y el desarrollo de la intermodalidad, ya que cada municipio puede cambiar a través de su ordenanza de movilidad las circunstancias de uso del mismo.

Contestación:

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que "reglamentariamente se fijen excepciones" a lo previsto en dicho apartado":

> ***Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.***
>
> *(…)*
>
> *El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.*
>
> *Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado".*

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

> ***"Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.***
> *(…)*
>
> *Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.*
>
> *Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

*"**Artículo 7 dela LTSV. Competencias de los municipios.***

Corresponde a los municipios:
b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

*"**Artículo 39 de la LCREM.** Ordenación local del tráfico.*

1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el
de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

c) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
d) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

e) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid

desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

f) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

g) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

h) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deben legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial;

Por los motivos expuestos **se desestima** la alegación.

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública**, se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 del Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:

"**Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:**

2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 *in fine* de la LTSV y 39.1 de la LCREM."

Por último se recuerda que es obligación de los Poderes Públicos regular las condiciones que promuevan la seguridad vial en el uso de las vías y espacios públicos, que dicha obligación es más intensa en relación con las personas menores de edad y que la circulación en condiciones de seguridad mediante la exigencia del uso obligatorio de los 16 a los 18 años se considera un elemento esencial tanto para garantizar la integridad física de las personas menores de edad que se desplacen en bicicleta o en VMP como para su educación vial.

Al contrario de lo que plantea la alegación la mejora de la seguridad vial incrementará el uso de la bicicleta y podrá hacer que el incremento del número de ciclistas mejore a su vez las condiciones generales de seguridad vial de los ciclistas. Por tanto, la exigencia del uso del casco constituye una medida fundamental de seguridad vial y, por ende, una medida de fomento del uso de la bicicleta en la movilidad urbana.

Se modifica la MAIN para incluir la argumentación expresada en la contestación a esta alegación.

18ª) Alegación: artículo 167.3 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 167.3: "Las bicicletas circularán por la calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Al circular por la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril que estén utilizando en ese momento **(posición primaria), sin perjuicio de adoptar una posición lateral (posición secundaria) en carriles o calles "extraanchos" siempre que se asegure una distancia lateral de seguridad de no menos de 1,5m. con el vehículo que quiera adelantar**. Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otros ciclistas y demás personas usuarias de la vía por su anchura o estructura".

Dada la gran variedad de calles y carriles de las ciudades, el obligar sin más a que un ciclista ocupe la parte central del carril o una calle, le expone al riesgo de que pueda ser adelantado por vehículos sin conservar la distancia lateral de seguridad en calles o carriles "extraanchos" (a partir de 4,5m).

Contestación:

Se desestima por los siguientes motivos:

Se considera que la circulación en la posición central es la que mayor seguridad ofrece a las personas que circulan en bicicletas, motocicletas y VMP, porque obliga a los vehículos que quieran adelantarles a hacerlo a través del carril contiguo, sin invadir el carril por el que circula la bicicleta, y porque permite una mayor maniobrabilidad en caso de que un vehículo estacionado en la acera abriera una puerta o se produjera el acceso a la calzada de un peatón.

La redacción propuesta por la alegación introduce un elemento de complejidad para el ciclista en relación al ancho de la vía ("carriles extraanchos") que se considera inadecuada porque podría inducir a error a las personas usuarias de bicicletas, dado que la circulación de bicicletas y VMP por los carriles bus está sujeta a las limitaciones del artículo 167.6.

Por último se señala que el artículo 167.3 permite lógicamente al ciclista adaptar su circulación dentro de carril para adaptarse a las condiciones de circulación y de la vía, por ejemplo para esquivar una rugosidad del firme o abrir su posición para llevar a cabo un giro.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

19ª) Alegación: artículo 167.6 OMS.

Solicita sustituir la propuesta de artículo 167.6 de la OMS del Proyecto inicial por la siguiente redacción: "6. En caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas pueden hacer uso de los mismos siempre que no haya un carril específico para ellas. Si se tratase de un carril bus, las bicicletas pueden hacer uso del carril reservado, sin perjuicio de poder emplear cualquier otro. La circulación de las bicicletas por el carril bus se realizará lo más próximo posible a la derecha siempre guardando la distancia de seguridad lateral con el bordillo o con los vehículos aparcados (efecto dooring), En la maniobra de adelantamiento, el autobús empleará el espacio de calzada necesario para asegurar la suficiente distancia de seguridad lateral con la bicicleta".

Contestación:

El Proyecto inicial mantiene íntegro el contenido normativo de la regulación del vigente artículo 167.6 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS), dado que tan solo ha modificado, por razones de técnica normativa, la expresión numérica en letras de la sección mínima de los carriles bus en los que las bicicletas pueden circular si la señalización lo autorizara.

Se desestima por los siguientes motivos:

1º) De conformidad con lo previsto en el artículo 143.2.1º) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS) de 5 de octubre de 2018, los carriles bus están exclusivamente reservados para la circulación y parada de los autobuses del transporte público colectivo urbano de viajeros regular de uso general (en delante, TPCURUG), quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

2º) La libre y generalizada circulación de bicicletas por los carriles reservados a los autobuses no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado. La promoción del uso de la bicicleta no

puede llevarse a cabo trasladando la movilidad ciclista a los carriles reservados a los autobuses del TPCURUG.

3º) El vigente artículo 176.6 de la OMS, cuyo contenido normativo se mantiene por el Proyecto normativo inicial, limita la posibilidad de autorizar mediante señalización la circulación de bicicletas a aquellos carriles reservados para la circulación de autobuses cuya sección de calzada disponga de al menos cuatro metros y medio. Se trata de una disposición técnica dirigida a los servicios técnicos municipales competentes en materia de planificación de la movilidad, no a los ciclistas que solo podrán circular por carril bus si expresamente les autoriza la señalización instalada. Por tanto, las bicicletas solo podrán circular por aquellos carriles bus cuya señalización así lo permita expresamente, carriles que deberán disponer de una sección de al menos 4,5 metros.

4º) En lo relativo a la circulación de ciclistas por aquellos carriles bus expresamente autorizados por la señalización, se considera necesario mantener la circulación lo más próxima a la izquierda de carril bus para evitar accidentes como consecuencia de la invasión de la calzada por peatones o la apertura de puertas de los coches estacionados, pudiendo así disponer las personas ciclistas de la seguridad que supone la línea continua delimitadora del carril bus que se situaría a su izquierda y la distancia respecto a los posibles vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la calzada.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

20ª) Alegación: artículo 167.9 OMS.

Solicita suprimir el artículo 167.9 que prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

No hay legislación nacional que prohíba la circulación por túneles y no hay datos de siniestralidad que lo acredite. Los túneles y los pasos inferiores y elevados pueden suponer grandes ventajas en los desplazamientos en bici ya que acortan la distancias y salvan desniveles que de otro modo serían disuasorios para la bicicleta. Prohibir el acceso de las bicicletas sin más, es un ataque directo a la movilidad ciclista y provoca un alejamiento de los distintos barrios de la ciudad.

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

> *"8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid".*

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la

circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

> *"9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación".*

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se excepciona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

> *"1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine".*

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

> *"Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección"*.

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

> *"4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante".*

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

> *"3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.*
>
> *Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana".*

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el

desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello**, se estima la alegación**, **se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

> *"Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.*
>
> *Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:*
>
> *e) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*
> *f) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones".*

21ª) Alegación: artículo 169.1 OMS.

Solicita que se añada el siguiente párrafo al artículo 169.1 de la OMS: Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos.

La naturaleza no motorizada de la bicicleta obliga a que debamos asegurar trayectos eficientes y eficaces. El uso bidireccional de las calles para la bici, al margen del sentido que puedan tener coches o motos, es un requisito para una buena promoción de la bicicleta.

Contestación:

La promoción del uso de la bicicleta no puede hacerse mediante la autorización de la circulación a contrasentido que genera riesgos de seguridad vial tanto para la propia persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía pública.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación. La circulación a contrasentido en las calles 20 y 30 supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalizado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización.

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de vehículos especialmente ligeros y manejables, pero decaen ante la evidencia del riesgo de seguridad vial que supone la circulación en sentido contrario al de la marcha, que introduce un factor de riesgo relevante de seguridad vial tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas, que pueden ser especialmente graves en caso de calles 20 de plataforma única conforme a lo previsto en el artículo 50.1.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Por idénticos motivos de seguridad vial se considera inadecuada la autorización de la circulación a contrasentido de bicicletas en las calles 30.

No puede admitirse la circulación de bicicletas a contrasentido para satisfacer la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

22ª) Alegación: artículo 169.2 OMS.

Solicita suprimir la referencia a los “paseos pavimentados” por el término “caminos”, dando la siguiente redacción al primer párrafo del artículo 169.2 de la OMS: En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los **caminos** de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

El término paseo pavimentado es confuso ya que aunque el asfalto u hormigón puede ser el tipo de pavimento más reconocible también es pavimento el formado por tierra compactada. Todos ellos cumplen la función de un pavimento: uniformidad, resistencia de arrastre y drenaje. Para evitar interpretaciones erróneas casi mejor fijarnos en el carácter comunicativo de la vía como hace el artículo 169.3.

Contestación:

La redacción del vigente artículo 169.5 de la OMS, conservada en la propuesta del artículo 169.2 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial limita la circulación de bicicletas en parques y jardines urbanos para garantizar la seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente del parque, que solo podrán encontrarse con bicicletas y VMP en los paseos

pavimentados, no en los paseos de tierra compactada que deben reservarse a los peatones para su protección y la del patrimonio verde de los parques y jardines urbanos.

Por tanto, **s**e desestima la alegación por motivos de seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente en los caminos de tierra compactada de los parques y jardines urbanos y por razones medioambientales para promover la protección de su patrimonio verde de los mismos frente a las consecuencias de la circulación de vehículos como bicicletas, VMP y el resto de vehículos autorizados para acceder a cada respectivo parque o jardín urbano, dado que cada parque y jardín debe ordenarse mediante la señalización oportuna para proteger su patrimonio verde y, en su caso, su valor histórico en el caso de parques históricos como El Retiro sujeto a especial protección en tanto que Bien de Interés Cultural.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

23ª) Alegación: artículo 169.5 OMS.

Solicita suprimir el artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, que prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos.

La denominación de la M-30 como “Calle 30” es contradictoria con el carácter actual de la vía. Son muchos los estudios y proyectos que proponen una reforma de este gran eje como vía urbana dotada de transporte público, paseos peatonales, carriles bici, servicios, incremento de la vegetación, etc. De hecho hay una parte de esta “autopista” que ya es vía urbana como la correspondiente a la avenida de la Ilustración. Entendemos que es un exceso la prohibición generalizada de la bicicleta en el conjunto de la vía, aunque entenderíamos las prohibiciones dentro de los tramos que tienen consideración y son autopistas.

Contestación:

La redacción del artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo aplica en el ámbito de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid la prohibición de circulación de bicicletas por autopistas y autovías regulada en el artículo 20.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) y en el artículo 38.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

De la misma manera que no puede circular por la M-30, porque tiene la configuración de autovía, tampoco pueden circular por sus accesos porque se trata de vías unidireccionales que confluyen en la autovía, de forma que un vehículo que accediera a dicha vía de acceso tendría que quedarse en el arcén de la vía hasta que fuera retirada por una grúa, lo que supondría un riesgo de seguridad vial tanto para la persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía y que podría ocasionar problemas circulatorios.

Si la persona ciclista circulara en contra del sentido de circulación de carril de acceso a la M-30 cometería una infracción muy grave por circular en contra sentido y por generar un grave riesgo de seguridad vial resto de personas usuarias de la vía.

Debe precisarse que la redacción del artículo 169.5 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo no impediría circular a las bicicletas por las vías laterales de la Avenida de la Ilustración en mayores condiciones de seguridad vial que en la parte central de la vía que tiene un límite de velocidad superior ni impediría los movimientos circulatorios perpendiculares mediante los oportunos giros semaforizados hacia las vías urbanas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza. Se modifica la MAIN para recoger parte de la argumentación expuesta en la contestación a esta alegación.**

24ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita añadir al artículo 171 un nuevo apartado 4 con la siguiente redacción: "4. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto. En particular, en aquellos cruces semaforizados en los que exista paso de peatones, los ciclistas respetarán en todo momento la prioridad peatonal".

Es práctica habitual en todas las ciudades con un mayor desarrollo ciclista, una ordenación de los cruces particular para las bicicletas. No olvidemos que en origen los semáforos fueron creados pensando en el tráfico de coches y no en el tránsito peatonal o ciclista. Poder hacer un giro o proseguir recto, otorga al ciclista una ventaja al respecto del tráfico de motor reforzando su visibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en el trayecto. Además, el uso de una señal para autorizar este movimiento en lugar de añadir un foco más al semáforo, permite conseguir el mismo objetivo, pero de forma más rápida y barata. Es desolador comprobar cómo se reduce la funcionalidad ciclista con respecto a la ordenanza de 2018, cuando debería ser al contrario.

Contestación:

El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las

circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda -vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas crean que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

25ª) Alegación: artículo 171.3 OMS.

Solicita añadir al artículo 171.3 de la OMS, que regula la posibilidad de las bicicletas de hacer uso de las líneas de detención adelantada señalizada horizontalmente en los cruces

semafóricos, el siguiente párrafo: "Para asegurar la máxima visibilidad y en caso de no existir adelantabicis, las bicicletas podrán rebasar la línea de detención semafórica y situarse por delante del paso de peatones. Esta maniobra se realizará extremando las precauciones y siempre contando con que la prioridad es del peatón".

No todos los semáforos disponen de adelantabicis por lo que el grado de visibilidad del ciclista varía uno de otros. Para asegurar la visibilidad en todos es preciso que el ciclista pueda adoptar una posición que asegure su visibilidad frente al resto del tráfico.

Contestación:

Se desestima por razones de seguridad vial. La bicicleta es un vehículo y como tal no debe atravesar el paso de peatones para situarse en una posición adelantada al otro lado de paso de cebra respecto a los vehículos porque:

a) la ordenación del tráfico regulada por el semáforo vincula a todos los vehículos que circulan por el carril semaforizado, tanto a los automóviles como a las bicicletas, motos, VMP y el resto de vehículos;

b) supondría atravesar y traspasar la línea de detención semafórica;

c) supondría un riesgo para la seguridad vial de las personas que atraviesan peatonalmente el paso de peatones;

d) podría suponer un riesgo para las personas ciclistas que llevaran a cabo tal movimiento, porque podrían verse sorprendidos por un vehículo que circula correctamente en el sentido de su marcha, autorizado por un semáforo en vede situado en una posición perpendicular a la del semáforo en rojo que la bicicleta ha sobrepasado;

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

26ª) Alegación: artículo 165 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 165 de la OMS: "Art. 165. Líneas de detención adelantada.
1. Para favorecer la circulación y la seguridad de las bicicletas y VMP, se implantarán líneas de detención adelantada para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos. Estas líneas de detención afectarán igualmente al carril bus
2. Las líneas a las que se refiere el apartado anterior podrán utilizarse también por motocicletas y vehículos asimilados sin emisiones, en las mismas condiciones que las establecidas para las bicicletas".

Las ventajas de los avanza para las bicicletas son conocidas: mayor visibilidad, menor estrés, menor exposición a gases contaminantes, ligera ventaja en la iniciación de la marcha, etc. Al ser, como hasta ahora, un espacio compartido con motos hace que las ventajas disminuyan considerablemente. Es más, la exposición a gases se mantiene y la intensidad al ruido se eleva.

Creemos que un vehículo motorizado, tiene una capacidad de arranque suficientemente elevada como para no precisar este espacio y su presencia es más que evidente por el ruido de sus motores. Desincentivar el uso de vehículos motorizados es clave para promover los modos de movilidad activa, reducir los niveles de contaminación y crear condiciones más seguras para toda la población y esto pasa necesariamente por no otorgar privilegios.

Los autobuses son también, y en su gran mayoría, vehículos contaminantes y pesados por lo que de compartir este espacio restan visibilidad a la bicicleta, reducen su seguridad y dificultan el giro a la derecha. Recordamos el artículo 64 del Reglamento General de Circulación en lo que se refiere a la prioridad de las bicicletas con respecto a los vehículos a motor. Dicha prioridad debe facilitarse y anticiparse.

En todo caso, estos espacios podrían compartirse con vehículos sin emisiones, sin ruido y que no resten visibilidad al ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 165 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

k) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
l) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Sin perjuicio de ello se le informa que la regulación de artículo 165 de la OMS responde a razones de seguridad vial aplicables tanto a las bicicletas como a las motos y VMP y que debe mantenerse la prioridad del TPCURUG, reiterándose lo expresado previamente respecto de los carriles bus en contestaciones previas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

27ª) Alegación: artículo 172.2 OMS.

Solicita suprimir el artículo 172.2.a) de la OMS, que establece la obligación del uso de casco homologado o certificado por la persona que conduce el vehículo durante su conducción que se lleve a cabo para el desarrollo de una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas.

El uso del caso debe ser recomendado y no obligatorio. En el caso de ciclistas profesionales que desarrollan una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas, parece más razonable asimilarlo a la excepción que establece el propio Reglamento General de Circulación (Art. 118) sobre el uso del casco de los ciclistas profesionales ya sea durante los entrenamientos o en competición. En estos casos se regirán por sus propias normas.

Contestación:

El artículo 172.2 de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo, se aprobaría en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

a) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
b) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

a) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

   La exigencia del casco de hecho debe constituir una condición de seguridad en el trabajo que debe asegurar el empleador para garantizar su salud y seguridad laboral.

b) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública y a la razón imperiosa de interés general de protección de los derechos de los trabajadores, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica de transporte urbano de mercancías (DUM) y actividades turísticas respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial y están expuestos a una mayor probabilidad de sufrir un accidentes. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

c) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

d) **Proporcionalidad:** el supuesto de exigencia del uso del casco de artículo 172.2 de la OMS se limita exclusivamente a las personas que hacen un uso intensivo de las vías públicas municipales para llevar a cabo una actividad económica de transporte de mercancías urbanas o al transporte de personas distintas de la persona que la conduce por estar más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial.

La circulación de los ciclistas que llevan a cabo distribución de mercancía que llevan a cabo una intensa circulación en situaciones de un intenso y cambiante tráfico urbano no pude equipararse a la circulación por vías interurbanas de los ciclistas federados que entrenan y compiten profesionalmente en carreras de velocidad o resistencia regulada en el artículo 118 del RGC.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

28ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita a la definición de zona peatonal del Anexo III el siguiente párrafo: "Quedan excluidas las bicicletas que podrán hacer uso de este espacio guardando las debidas condiciones de seguridad y prioridad de los peatones, salvo prohibición expresa señalizada".

O alternativamente sustituir la definición por el siguiente párrafo sacado del manual de Infraestructura Ciclista del Ayuntamiento de Madrid: "Zona Peatonal Autorizada (ZPA): espacios peatonales donde se autoriza excepcionalmente la circulación de bicicletas" y modificar el conjunto del articulado en sustitución de Zona Peatonal.

Contestación:

Se desestima porque la definición recogida en el Proyecto normativo reproduce la definición contenida en el Punto 59 del "Anexo I. Conceptos básicos" del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

29ª) Alegación: artículo 177.2.a) OMS.

Solicita sustituir que establece la obligación de circular por el centro del carril por la siguiente redacción: "Su circulación se hará por la parte central del carril sin perjuicio de adoptar una posición secundaria (lateral) en carriles o calles extraanchas (más de 4,50 m.)".

Contestación:

Se desestima por los motivos previamente expuestos:

Se considera que la circulación por la parte central del carril es la que mayor protección a la persona ciclista porque obliga a cualquier otro vehículo que quiera adelantarla a hacerlo a través del carril contiguo y porque permite ofrecerle mayor espacio de maniobrabilidad en caso de invasión de un peatón o un bien u obstáculo en la calzada o la apertura de la puerta de un vehículo estacionado en la banda de estacionamiento.

Es una obligación de diligencia, por lo que la persona ciclista puede adaptar su circulación a las condiciones de la vía, situándose en otra parte de carril en función de las circunstancias del tráfico y de las condiciones de la vía, puede esquivar un bache o adaptar suposición para girar en una calle transversal.

Se dan por reproducidas las consideraciones expresadas previamente respecto de los carriles "extraanchos" y los carriles bus.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

30ª) Alegación: artículo 235.1.j) OMS.

Solicita suprimir la referencia a las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP de la propuesta de redacción de artículo 235.j) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Volvemos a incurrir en el error de equiparar un medio no motorizado como las bicicletas a las motos o coches. Sin que pongamos en cuestión el apercibimiento por el incumplimiento de alguna de las normas, la inmovilización de una bicicleta es claramente excesiva. Y más si se trata de circulación de bicicletas en carriles bici.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 235.1.j) de la OMS, en lugar de al artículo 235.j), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Es preciso señalar que la inmovilización es una medida provisional, no una sanción de tráfico.

Se estima parcialmente la alegación porque el artículo 104.1.c) in fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que:

> *"Artículo 104 de la LTSV. Inmovilización del vehículo.*

1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando:

c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas".

Por tanto, debe suprimirse la referencia a la inmovilización de bicicletas, no así de los VMP que no están sujetos a la excepción reconocida a las bicicletas y que estarían obligados al uso de casco en aquellos supuestos que se establezcan reglamentariamente en el RGC o en la OMS.

Por ello se estima la alegación en lo relativo a las bicicletas y se desestima respecto de los VMP, de forma que el artículo 235.1.j) de la OMS, propuesto por el Proyecto normativo, quedaría redactado en los siguientes términos:

"Apartado j) del artículo 235 de la OMS:

"j) Cuando quien conduzca y/o, en su caso, quien le acompañe en motocicletas, ciclomotores, vehículos especiales a que se refiere la legislación sobre tráfico y los VMP en los que así se requiera, circulen sin casco homologado o certificado, hasta que subsane la deficiencia."

31ª) Alegación: artículo 236.2.k) OMS.

Solicita sustituir la redacción de artículo 236.k) por la siguiente: "k) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP estacionados en la acera impidan o dificulten la realización por los servicios municipales de las tareas de mantenimiento o reparación de tales elementos, siempre que no puedan moverse de un lugar a otro donde no molesten". Para conservar el criterio de proximidad en el estacionamiento de bicicletas, es preciso complementar los aparcabicis como la posibilidad de amarre en el mobiliario urbano. Solo cuando una bicicleta impida labores de mantenimiento y reparación o dificulte gravemente el tránsito peatonal, podrá ser retirada (por su seguridad ya que habría que cortar el dispositivo que la amarra) siempre que sea imposible desplazarla a otro lugar conservando el amarre. Las bicicletas con sistema de autobloqueo sencillamente se desplazarán a otro lugar que no moleste

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.k) de la OMS, en lugar de al artículo 236.k), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.k) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada e vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las

bicicletas al establecer que: *"Siempre que…., cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público"*.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.k) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

32ª) Alegación: artículo 236.2.l) OMS.

Solicita añadir al artículo 236.l el siguiente contenido: "siempre que no pueda desplazarse a otro lugar conservando el amarre. En caso de ser una bicicleta con sistema de autobloqueo, bastará desplazarla hasta otro lugar".

El bajo peso de las bicicletas permite ser desplazadas a otro lugar que no moleste. Es un despropósito retirar las bicicletas y llevarlas a un depósito cuando la solución es mucho más sencilla, a no ser que haya una intención de acoso hacia la movilidad ciclista.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.l) de la OMS, en lugar de al artículo 236.l, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.l) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada de vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones…".

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.l) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

33ª) Alegación: artículo 237.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 237.1 de la OMS una nueva letra r) con el siguiente tenor literal: "r) Cuando impida o dificulte el acceso de las bicicletas a una instalación de aparcabicis".

Es obvio tener que asegurar el acceso a los aparcabicicletas si queremos asegurar cierta calidad en la movilidad ciclista.

Contestación:

El artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) habilita la retirada y depósito del vehículo: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público".

Por su parte el artículo 105.1.h) de la LTSV habilita legalmente la retirada de vehículos *"h) cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación"*.

El estacionamiento de vehículos que impidan estacionar o sacar bicicletas y VMP de los anclajes instalados en las reservas municipales causa una grave perturbación a los vehículos que no pueden estacionar ni ser extraídos de los anclajes para su circulación en términos del artículo 105.1.a) de la LTSV, obstaculizando y dificultando asimismo la circulación en términos del artículo 105.1.h) de la LTSV.

Al objeto de garantizar el acceso efectivo de las bicicletas y VMP a las horquillas aparcabicicletas municipales situados en el espacio público municipal, es decir, de garantizar la eficacia de las reservas de estacionamiento, **se estima la alegación** y se procede, en aplicación de los apartados a) y h) del artículo 105.1 del del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, a introducir un nuevo apartado "r)" en el artículo 237.1 de la OMS, que quedaría redactado en los siguientes términos":

> *"**Artículo 237.1.***
>
> *r) Cuando un vehículo obstaculice o impida el acceso o la salida de bicicletas y VMP a los anclajes municipales específicamente reservados para el estacionamiento de estos vehículos".*

Asimismo se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) para recoger dicho cambio y su fundamentación jurídica.

34ª) Alegación: artículo 237.2 apartados b) y c) de la OMS.

Solicita suprimir los apartados b) y c) de artículo 237.2 de la OMS.

Es un exceso hablar de daños o deterioro al patrimonio público el que haya alguna bici amarrada al mobiliario urbano e incluso a un árbol. Los actuales sistemas de amarre suelen están recubiertos de una funda que protege el objeto en el que se amarra. Además, la ligereza y mínimo volumen de una bicicleta o monopatín, en comparación a una moto, hace que sea muy difícil producir ningún daño.

Contestación:

Los apartados b) y c) de artículo 237.2 concretan supuestos de retirada de vehículo de la vía pública cuando sean ancladas a elementos vivos y/o a mobiliario y bienes de titularidad pública, pero que impliquen su deterioro. La finalidad de dichos apartados es concretar el supuesto de artículo 105.1.a) del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: "Siempre que deteriore algún patrimonio público", en lo relativo a la protección de patrimonio municipal verde (arbolado u otros elementos vegetales) y de mobiliario urbano o de cualquier otra titularidad pública que pueda implicar el deterioro del patrimonio público".

No es posible admitir que el estacionamiento de bicicleta se produzca en cualquier parte y, además, con un potencial daño para el patrimonio público, ya sea arbolado o ya sea mobiliario.

El artículo 237.2, incluyendo los apartados a) y b), se fundamenta en el artículo 105.1.a) de la LTSV y en el deber de defensa, protección y conservación de patrimonio de las Administraciones Públicas regulado en la legislación patrimonial de las Administraciones Públicas, por lo que su supresión planteada por la alegación resultaría contraria a Derecho.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 237.2) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

35ª) Alegación: Anexo IV OMS. Acera-bici.

Solicita sustituir la definición de "acera-bici" del Anexo IV de la OMS por la siguiente: "Plataforma ciclista a la misma cota y en continuidad con la acera".

Aunque en la Ley de Tráfico, en el PDMCM de Madrid y en el Manual de Infraestructura ciclista habla de vía ciclista señalizada sobre acera, nos parece que la definición que da la Instrucción de Vías Pública de "*plataformas que discurren a la misma cota y en continuidad con la acera*" marca una mejor diferenciación con la acera y contribuye a la clarificación de uso.

Contestación:

Se desestima porque el Proyecto recoge la definición regulada en el punto 77 del "Anexo I. Conceptos básicos" del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

36ª) Alegación: Anexo IV OMS. Ciclocalle.

Solicita añadir a la definición de "ciclocalle", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "Es una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor **serán residentes y** se debe colocar una señal vertical correspondiente para autorizar este uso. Por defecto, los únicos vehículos que pueden circular por la Ciclocalle son las bicicletas".

Normalmente en Europa el uso del coche en una ciclocalle es ocasional y normalmente suele corresponder a población residente (paso a garajes o plazas de aparcamiento). De este modo aseguramos una baja intensidad motorizada y una convivencia con la bicicleta.

Contestación:

Se desestima porque la definición de ciclocalles está vinculada a la circulación de bicicleta y no tiene por qué implicar una restricción de la circulación motorizados que exclusivamente permita la circulación de los vehículos a motor de los residentes.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

37ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona de prioridad peatonal".

Solicita añadir a la definición de "Zona de prioridad peatonal", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "las bicicletas podrán circular por ellas en los dos sentidos, conservando en todo caso la prioridad peatonal".

El propio PDMCM se refiere a las calles de prioridad peatonal ("Calle residencial" / S-28 o ZONA30)) aptas para autorizar la circulación de bicis y "a contracorriente".

Contestación: Se desestima porque por motivos de seguridad vial, previamente expuestos, el Proyecto normativo suprime la posibilidad de circulación de bicicletas en zonas 30. La definición de la zona de prioridad peatonal no puede contravenir la regulación de la circulación de bicicletas contenida en los artículos 167 a 170 de la OMS.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

38ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona o calle residencial".

Solicita añadir a la definición de "Zona o calle residencial": que todas las calles de plataforma única se considerarán "calle residencial" de prioridad peatonal. En las calles de plataforma única, la señal S-28 podrá usarse con carácter informativo pero no determina su carácter de calle residencial.

Las calles de plataforma única están diseñadas para ser calles residenciales de prioridad peatonal, pero con la norma propuesta solo llegan a serlo si están señalizadas con S-28. Esto provoca muchos equívocos, ya que en muchos barrios como Malasaña la mitad de las calles de plataforma única tienen la señal s-28 y la otra mitad no, sin ningún orden aparente, por lo que

es difícil saber en qué tipo de calle está uno. Además, si un peatón o vehículo entra a una calle residencial por cualquier punto que no sea el inicio de la misma calle, no tiene oportunidad de ver la S-28 o y no sabe si la calle es residencial o no.

Contestación:

La configuración de plataforma única determina la aplicación de la regulación de límite de velocidad a 20 kms/hora, de conformidad con lo previsto en los artículos 50.1.a) del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y 17.2.a) de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Pero ello no implica su configuración automática como zona o calle residencial. En este sentido debe recordarse que el artículo 112.8 del Reglamento General de Circulación exige la señalización expresa mediante señal S-28 para ordenar la vía como calle residencial:

> *"**Artículo 122 del RGC.** Circulación por la calzada o el arcén.*
>
> *8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal S-28 regulada en el artículo 159 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal.*

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

39ª) Alegación: Anexo IV OMS. Carril multimodal.

Solicita suprimir los "carriles multimodales" definidos en el Anexo IX de la OMS. Los llamados ciclocarriles han demostrado su inutilidad y comunican una falsa sensación de prioridad a los ciclistas. En la práctica, se comportan como un carril convencional. No tiene mucho sentido definir una diferenciación cuando no la hay.

Contestación:

Los vigentes ciclocarriles, que el Proyecto normativo denomina "carriles multimodales" por la posibilidad de circulación de otros vehículos como los VMP siempre que se circule empelando el casco para la protección de la cabeza por las personas usuarias de vehículos de movilidad personal, constituyen un elemento esencial de calmado del tráfico esencial para el fomento de la movilidad ciclista y la movilidad de los VMP, al garantizar las condiciones de seguridad vial esenciales para viabilizar la circulación de estos vehículos en carriles con limitación de velocidad a 30 kms/h.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

40ª) Alegación: artículo 168.1 OMS.

Solicita suprimir el artículo 168.1, que establece que la prohibición general de circulación de bicicletas por las aceras, calles y zonas peatonales, y que obliga al ciclista que precise acceder a éstas y a cruces de peatones señalizados, a que desmonte de la bicicleta y transitando con ella

en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como peatón.

Contestación:

El artículo 168.1 de la OMS se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación. La circulación de bicicletas, motos y VMP por aceras y zonas peatonales se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Por tanto la persona ciclista que desee circular con su bicicleta deberá desmontarse de la bicicleta y transitar peatonalmente con la bicicleta a su lado hasta el lugar en que desee volver a incorporarse al tráfico rodado una vez se incorpore a la calzada, momento a partir del cual podrá circular sobre la bicicleta.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

41ª) Alegación: artículo 168.2 OMS.

Solicita suprimir el apartado 2 de artículo 168 de la OMS y sustituirlo por el siguiente contenido: "Las personas menores de 14 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales solos o acompañados de un adulto también en bici. Circularán respetando la prioridad de los peatones, ajustando su velocidad a los mismos y mantendrán una separación mínima de un metro. En caso de alta densidad, desmontarán de la bicicleta y transitarán a pie por la acera con el vehículo a su lado".

En una ciudad sin apenas carriles bici protegidos y en un contexto (teórico) de promoción de la movilidad sostenible (en bici), parece razonable que como medida provisional y para promover el uso de la bici entre los más pequeños, estos puedan usar la acera, bien acompañados de un adulto también en bici o de forma autónoma. Pensemos en el camino escolar diario. Tal y como estaba redactado el artículo, no tiene mucho sentido hacer que el adulto en bici supervise al menor desde la calzada ya que, tanto la velocidad a la que iría como la atención al menor, podría suponer un factor de riesgo innecesario. Además, en calzadas de un único sentido, directamente sería imposible si el sentido del menor por la acera fuera contrario al de la calzada.

Contestación:

La regulación de artículo 168.1 de la OMS permite el desarrollo y fomento de uso de la bici por menores de 12 años, debiendo los padres u otros adultos que, en su caso, les acompañen

transitar peatonalmente en aplicación del citado artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación.

Por razones de seguridad vial en las aceras, al objeto de proteger a las personas que transitan peatonalmente por las aceras y zonas destinadas a los peatones, se considera oportuna la edad de 12 años.

42ª) Alegación: artículo 20.2 OMS.

Solicita añadir al artículo 20.2 de la OMS un nuevo apartado i) con el siguiente contenido: "i) Los ciclos y bicicletas". La circulación de bicicletas según las condiciones de convivencia con los peatones asegura precisamente el objetivo del artículo: *"la reducción del nivel sonoro y de emisiones contaminantes, fomento de los modos sostenibles de movilidad o promoción económica"* Difícilmente se promueven los modos sostenibles de movilidad si se prohíben las bicicletas.

Es importante diferenciar entre aceras y zonas peatonales (peatonalizaciones o áreas de prioridad peatonal) o Zonas Peatonales Autorizadas como hemos propuesto en anteriores alegaciones. Estas últimas pueden formar parte de un itinerario ciclista con características propicias de planeidad (orográficamente favorable), trazado directo (no rodeos), etc. (Art. 170.4 de la ordenanza en vigor) Evidentemente en las zonas peatonales se imponen condiciones claras de prioridad y seguridad peatonal tal y como hemos apuntado anteriormente. (alegación 13 y 26)

La permeabilidad ciclista en las calles es clave para un correcto desarrollo ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

a) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
b) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

43ª) Alegación: artículo 27.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 27.1 de la OMS el siguiente contenido marcado en negrita: "1. Las ocupaciones de las vías urbanas reguladas en esta Ordenanza requerirán autorización del órgano competente, previa la correspondiente solicitud de los interesados en los términos establecidos en esta Ordenanza. **Se exceptuarán aquellas actuaciones esporádicas, de**

carácter cultural, educativo o artístico, en espacios de uso peatonal siempre que no perjudique el flujo de los peatones y la calidad estancial de la zona".

Las áreas peatonalizadas deben favorecer la expresión cultural y espontánea de los ciudadanos. Cuando hablamos de dinamizar una ciudad debemos facilitar que en estos espacios puedan llevarse a cabo actividades artísticas sin que medie una tramitación burocrática previa. Bastaría el compromiso de que se realicen respetando la prioridad peatonal y la calidad estancial del área, aspecto éste que podría verse fortalecido al enriquecerse el uso y disfrute de la calle.

Contestación:

El artículo 27.1 de la OMS no es objeto no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo por lo que, en principio, no puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

a) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
b) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

No obstante, en la medida en que sí es objeto del Proyecto normativo el apartado 7 del mismo artículo 27 de la OMS se considera adecuado entrar al fondo de la cuestión planteada por la alegación, al objeto de facilitar la más amplia motivación de las alegaciones formuladas durante la información pública.

En ese sentido la alegación debe desestimarse porque los usos del espacio público peatonal y de las zonas estanciales son y deben ser objeto de autorización municipal porque el uso del espacio público municipal para el desarrollo de "actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico" afecta a los derechos del resto de personas usuarias del espacio público, puede afectar a la prestación de servicios públicos así como a la protección de patrimonio de las Administraciones Públicas.

En este sentido se recuerda que de conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV, corresponde a os municipios *"la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social"*.

Por su parte, el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid atribuye expresamente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la*

movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

La autorización de la ocupación regulada en el artículo 27.1 de la OMS es el instrumento jurídico imprescindible para armonizar los distintos usos y necesidades del espacio público municipal.

Por todo ello **se desestima** la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 37

UNO ORGANIZACIÓN EMPRESARIAL DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

D. [redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted]**, UNO Organización Empresarial de Logística y Transporte, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 24 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210707974 por el que D. [redacted], en representación de Uno Organización Empresarial de Logística y Transporte, formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Mucha parte del comercio electrónico y el aprovisionamiento a los comercios se hace por las tardes y mayoritariamente la flota de reparto es de tipo C, con lo cual se hace necesario una ventana horaria por la tarde y por esto solicitan "Permitir la entrada a los vehículos con distintivo C hasta las 21 horas, o de forma subsidiaria habilitar un lapso de tiempo de 2 horas en las que poder entrar con este tipo de vehículos."

Contestación:

El punto cuarto de la Disposición Transitoria Tercera establece que se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro, a los vehículos en función de la MMA, el periodo y la categoría ambiental del vehículo.

El Ayuntamiento de Madrid está realizando una apuesta muy importante por el vehículo eléctrico y favoreciendo todas aquellas medidas que contribuyan a que esa tecnología se instale cuanto antes en nuestra ciudad. De ahí que progresivamente se haya implementado un periodo transitorio, en el cual, los horarios de acceso de vehículos culminan con una mayor franja horaria o permiso de acceso indefinido al Distrito Centro para los vehículos ECO y CERO emisiones.

En función de lo expuesto no se estima necesario ampliar la franja horaria a estos vehículos.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación:

Medidas extraordinarias de tráfico durante episodios de alta contaminación...

A) Excepcionar de la limitación de horario de carga y descarga a los vehículos DUM que posean etiqueta 0, ECO y C. Estas categorías ya disponen de restricciones horarias y el impedir la utilización de las plazas de carga y descarga provocaría el desatender un servicio esencial como es el del transporte.

Contestación:

El art 35.5 establece que la Junta de Gobierno, u órgano en el que delegue, podrá excepcionar de las medidas de restricción de tráfico, los vehículos destinados a la prestación de servicios o actividades que por su importancia sean esenciales para el funcionamiento de la comunidad y así se cataloguen por la Junta de Gobierno u órgano en que delegue.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación:

Art. 56 Eliminar en plazas de Alta Rotación restricción 30 min. A DUM y localización.

Contestación:

Las plazas de alta rotación son aquellas plazas ubicadas en calles o tramos de las mismas sometidas a una regulación especial para favorecer la rotación en su uso, reducir el tráfico de agitación y favorecer la movilidad del entorno de forma compatible con la intensa demanda de estacionamiento por su proximidad a sedes de Administraciones Públicas, centros oficiales, equipamientos sanitarios, educativos, culturales, sociales y deportivos o zonas comerciales, los vehículos para la distribución urbana de mercancías son objeto en la Ordenanza de una regulación específica, disponiendo de las zonas de estacionamiento para carga y descarga establecidas regulándose su uso mediante un sistema de gestión inteligente para fomentar el

uso de tecnologías menos contaminantes que favorezcan una movilidad sostenible en el ámbito de la distribución urbana de mercancías.

En cuanto a la localización de las zonas de estacionamiento de plazas de alta rotación, la implantación de estas se realizará de acuerdo los estudios e informes que se realicen por parte del Área de Gobierno competente.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación:

Solicitamos aclaración en la propia ordenanza sobre si hay que solicitar una autorización expresa o no para solicitar la carga y descarga nocturnas. En caso de sí requerir autorización, por favor que se indique en la propia Ordenanza dónde consultar el procedimiento o de qué órgano depende su expedición.

Contestación:

En la Ordenanza se establece, en su artículo 199.2, con carácter general, como se efectuarán las operaciones de DUM en cuanto a vehículos, días y horarios.

En concreto, en relación con la carga y descarga nocturna, el artículo 199.2 apartado b) de forma específica establece *"Los vehículos de MMA superior a dieciocho toneladas hasta los límites de vehículos en régimen de transporte especial, o, cuyo número de ejes sea igual o superior a tres, realizarán las labores de carga y descarga en el horario comprendido entre las veintidós y las siete horas siempre que se cumplan las limitaciones y condicionantes establecidos en la normativa específica aplicable en materia de ruido y al protocolo de actuación para reducir la contaminación acústica, actualmente establecido mediante el Decreto número 178, de 5 de abril de 2019, de la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad"*

El Ayuntamiento de Madrid tiene como objetivo la protección del medio ambiente y la salud pública, lo que incluye, la protección de las personas y los bienes contra las agresiones derivadas de la contaminación acústica, por ello, en la presente Ordenanza establece que las operaciones de carga y descarga se deben realizar conforme a la normativa aplicable en materia de ruido.

Por ello, y en relación con la carga y descarga nocturna, establece en el artículo 199.3 que, "*Las labores de DUM nocturna que impliquen operaciones de carga y descarga en vía pública, entre las veintidós y las siete horas, deberán realizarse teniendo en cuenta las limitaciones y condicionantes específicos establecidos en la normativa específica aplicable en materia de ruido."*

Por lo tanto, la norma ya regula de forma específica la realización de las operaciones de carga y descarga en horario nocturno.

Por todo ello, se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación:

Habilitar a los vehículos de más de 3.500 Kg, para que puedan disponer de 45-60 minutos o atender a la particularidad del vehículo que está descargando. Es muy difícil en 30 minutos descargar un camión de 7.500kg, necesitamos que se amplíe un poco dicho lapso temporal mientras se implanta la carga y descarga inteligente y que permitirá medir dichos tiempos con mucha mayor exactitud y ajustándose a la tipología de empresa o vehículo.

Contestación:

Entre los objetivos de la presente ordenanza está la sostenibilidad medioambiental y la protección de la salud las personas, para ello hay que ordenar los distintos usos de las vías y espacios públicos urbanos y racionalizar el espacio de estacionamiento. Por ello, en el artículo 202 se regula el horario y tiempos de uso de reservas de carga y descarga y, en concreto, su apartado 2 establece que *"En ausencia de determinación expresa en la señalización de las reservas de carga y descarga el tiempo máximo para su uso será de treinta minutos".*

La presente ordenanza es una norma de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial en la que, para poder cumplir con sus objetivos, tiene que establecer una serie de medidas necesarias, entre otras, establecer limitaciones horarias y tiempos de uso en la actividad de carga y descarga. Las restricciones en cuanto a los horarios tienen sentido para compatibilizar las diferentes formas de movilidad, así como para poder cumplir con el objetivo de proteger la salud y la vida de las personas.

Por todo ello, se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 36

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 24 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210707244 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación, se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: Vulneración de derechos y libertades protegidos por la legislación de la UE, Constitución Española, Estatuto de Autonomía de la CAM y Tratados Internacionales suscritos por España.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y, en particular, de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física, establecido en el artículo 15 de la Constitución Española de 1978, así como los

derechos reconocidos en los artículos 43 y 45 del citado texto constitucional de la protección de la salud y a disfrutar de un medio ambiente adecuado, respectivamente.

Así, en virtud del mandato constitucional recogido en los citados artículos corresponde al Ayuntamiento de Madrid, tutelar la salud pública a través de medidas preventivas; proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva.

Por tanto, este Ayuntamiento de Madrid en los términos de la legislación del Estado y de la Comunidad Autónoma, tiene atribuidas en aplicación del artículo 25.2 b) y j) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local (LRBRL) las competencias para la protección del medio ambiente urbano, en particular, la protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas y para la protección de la salubridad pública.

En este mismo sentido el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, destacando el control sanitario de la contaminación atmosférica a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA); la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como en al artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que dispone que los municipios de más de 50.000 habitantes adoptarán antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos: el establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023.

En cumplimiento y al amparo de la normativa invocada este Ayuntamiento, a efectos de evitar los perjudiciales efectos sobre la salud humana derivados de la contaminación del aire provocada por el tráfico motorizado que tienen también un impacto negativo sobre el medio ambiente, con base en los criterios de sostenibilidad y de protección de la calidad del aire recogidos en la normativa comunitaria, mediante la modificación de la referida OMS se aborda las cuestiones relativas a la movilidad de manera coherente con la normativa comunitaria y estatal, así como con el Plan de Calidad del Aire de la Ciudad de Madrid y Cambio Climático (Plan A) aprobado definitivamente por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid el 21/09/2019 , que en su marco temporal contempla dos horizontes: el del año 2020 para la implementación de medidas estructurales y tecnológicas concretas que resulten en una significativa reducción de emisiones exigida por la normativa de calidad de aire y un horizonte a más largo plazo, el año 2030, para la necesaria regeneración urbana, transición energética y consolidación de un modelo de ciudad de bajas emisiones que permita la consecución con garantías del conjunto de objetivos del Plan A.

De igual manera, esta modificación de la OMS es coherente con el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360”, que se presentó por este Ayuntamiento en septiembre de 2019, que prevé la implantación de medidas que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad.

Si bien, en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

g) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas y acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" a través de la OMS de 2018, la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO_2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

h) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la*

Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *tt) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *uu) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *vv) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *ww) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *xx) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
>
> *yy) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

zz) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

aaa) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

bbb) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

cc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

dd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Además, según recoge la MAIN, el proyecto normativo es una norma de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial que se aprueba en ejercicio de las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Madrid al amparo de lo regulado en:

1º) La competencia propia en materia de tráfico, circulación y seguridad vial sobre las vías urbanas y sobre las travesías, cuando éstas hayan sido declaradas vías urbanas, sobre cualquier espacio abierto a la libre circulación de personas, animales y vehículos en virtud de los artículos 38 a 46 y 33 de la Ley 22/2206, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (LCREM).
2º) La competencia propia de regulación de los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, en virtud de los artículos 39.1 y 33 de la LCREM.

3º) La competencia propia en materia de seguridad vial conforme a lo previsto en los artículos 40 y 33 de la LCREM.
4º) La competencia propia en materia de tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad, en virtud del artículo 25.2.g) de la LBRL.
5º) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social, en virtud del artículo 7.b) del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV).
6º) La competencia de regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas, cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración, en virtud del artículo 7.a) de la LTSV.
7º) Las competencias de inmovilización y retirada de vehículos, el cierre de vías urbanas cuando sea necesario, y la restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales en virtud, respectivamente, previstas en las letras c), f) y g) del citado artículo 7 del a LTSV.

Por tanto, siempre desde el ejercicio directo y principal de los títulos competenciales en materia de tráfico, circulación y seguridad vial, el proyecto normativo persigue la realización de objetivos de tráfico y movilidad vinculados a la satisfacción de:

a) La protección de la salubridad pública, según lo establecido en el artículo 25.2.j), y 26.1 d) de la LBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente (contaminación atmosférica).
b) La protección del medio ambiente urbano, especialmente la protección contra la contaminación atmosférica, conforme a lo previsto en los artículos 25.2.b) y 26.1.d) de la LBRL y el artículo 5.3 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.
c) Los principios y objetivos de movilidad sostenible conforme a lo previsto en los artículos 99 y 100 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

En contra de lo manifestado por el alegante acerca de que los preceptos del proyecto normativo vulneran los derechos y libertades protegidos por la Constitución Española y otras disposiciones normativas internacionales, señalando, entre ellos, el de la libertad de circulación, lo primero que hay que tener en cuenta es que la protección de la vida (art. 15 CE) y de la salud (art. 43 CE) son mandatos constitucionales dirigidos a todos los poderes públicos, por tanto, también a los ayuntamientos.

Por otro lado, si ponderamos qué alcance pueden tener las restricciones al derecho fundamental a la libre circulación, impuestas por la norma proyectada en relación con los otros bienes o derechos que se pretende proteger como son ,el derecho a la vida, a la salud pública y al medio ambiente urbano, será necesario determinar si las medidas limitativas a la circulación de vehículos contenidas en los artículos de la OMS referidos por el alegante, entran en

conflicto con el derecho fundamental invocado. En este análisis hay que tener en cuenta, por un lado el principio de proporcionalidad, propio de todo Estado de Derecho (art. 1.1 CE), que prohíbe restricciones a los derechos fundamentales que, aun autorizadas en abstracto por la ley, en el caso concreto sean inidóneas, innecesarias o desequilibradas. Por otro, una ponderación entre diversos bienes jurídicos, todos ellos de relevancia constitucional, de manera que las limitaciones impuestas por la norma expresen un determinado equilibrio entre esos diversos bienes constitucionales.

Pues bien, cada una de las restricciones impuestas para la circulación de los vehículos en función de su clasificación ambiental por las zonas de bajas emisiones (Madrid ZBE y las ZBEDEP) establecidas en la OMS no implican una privación absoluta del derecho a la libre circulación, sino que tales limitaciones resultan de la ponderación con el derecho fundamental a la vida y con el "derecho" constitucional a la protección de la salud, que se tratan de proteger y además responden a un criterio de proporcionalidad, pues como ya se ha indicado no son limitaciones absolutas a la libre circulación, sino que solo serán aplicables estas limitaciones a aquéllos vehículos que emitan más contaminantes a la atmósfera, y por ende su circulación perjudica a otros bienes jurídicos que también deben ser protegidos por la Administración Municipal, que constituyen además un interés general de los ciudadanos de Madrid, como es la salud pública y el derecho de éstos a un medio ambiente urbano adecuado.

Así, como sostienen distintos autores, entre otros, Luis Fernando Castillo Córdova, en referencia a las disposiciones de la Constitución que recogen derechos, se deben interpretar *"evitando cuidadosamente toda interpretación del derecho fundamental que pudiera convertirlo en contradictorio con otras normas constitucionales o que pudiera vaciar de contenido otros mandatos de la Constitución".*

Sigue indicando este autor que:

> *"existe un principio de hermenéutica constitucional que afirma que las distintas disposiciones constitucionales deben interpretarse como integrantes de un sistema, de una unidad, de una realidad "esencialmente homogénea, o al menos con principios conciliables. Consiste en tratar de buscar lo que una importante tradición ha llamado los intereses jurídicamente protegidos como núcleo y médula de los derechos subjetivos. Se puede entonces hablar de una esencialidad del contenido del derecho para hacer referencia a aquella parte del contenido del derecho que es absolutamente necesaria para que los intereses jurídicamente protegibles, que dan vida al derecho, resulten real, concreta y efectivamente protegidos. De este modo, se rebasa o se desconoce el contenido esencial cuando el derecho queda sometido a limitaciones que lo hacen impracticable, lo dificultan más allá de lo razonable o lo despojan de la necesaria protección.*
>
> *Pero para esta nueva interpretación de la mecánica de los derechos fundamentales, así como para la definición del contenido jurídico de los mismos, se requiere de una determinada concepción de los llamados "límites" de los derechos fundamentales. Si para formular los derechos del hombre se partiera de una concepción del hombre como ser exclusivamente individual, entonces no habría inconveniente para que la formulación se realice en términos ilimitados y absolutos. Pero partir de una tal concepción no sólo supone un desconocimiento de la naturaleza humana al obviar su vertiente social, sino que también implica la negación de una realidad: el hombre existe y desarrolla su vida*

con otros, en comunidad. Además, téngase en cuenta que los derechos del hombre deben ser expresados normativamente para tener relevancia jurídica, de modo que terminan insertándose en un ordenamiento jurídico constitucional que es el fundamento de las reglas o regulación que hace posible la convivencia humana.

De aquí que los derechos de la persona no puedan formularse en términos absolutos e ilimitados, sino que, por el contrario, su formulación debe partir del hecho de que el contenido de los derechos es un contenido limitado, y que debe convivir con las exigencias no sólo de los derechos de los demás integrantes de la comunidad, sino también por aquellos bienes o valores proclamados constitucionalmente como principios de la organización social.

Sólo si se admite que el contenido de los derechos no es ilimitado, puede hablarse de definición o determinación de los contornos del contenido jurídico de un derecho fundamental. Si esto es así, entonces toda actividad que recaiga sobre los mencionados derechos no puede ser una actividad limitadora del contenido de éstos, sino que será una actividad delimitadora de las fronteras jurídicas que, de modo natural si se quiere, tiene todo derecho en su contenido. Y delimitar no es lo mismo que limitar. Por tanto, si bien el contenido del derecho es limitado, este contenido no puede ser limitable de ningún modo por nadie -ni por el poder político ni por los particulares-, sino que sólo permitirá una actividad delimitadora de su contenido. En esto consiste la nueva definición de los llamados "límites" de los derechos fundamentales. Los límites dejan de ser intervenciones que influyen sobre su contenido y que provienen desde fuera del derecho mismo, para convertirse en unos contornos que deben ser sacados a la luz, exteriorizados, y que son contornos que, por su propia naturaleza y concreta finalidad, tiene atribuido cada derecho, al cual le son inmanentes.

La naturaleza y finalidad de los derechos fundamentales exigen que ellos no sean concebidos como realidades que se oponen entre sí. No hay que olvidar, al momento de interpretar las normas iusfundamentales, que se trata de derechos que son reflejo de las exigencias de una realidad que es esencialmente unitaria y coherente: la naturaleza humana. Si ésta es una realidad unitaria y coherente, no puede ser posible que su reflejo jurídico suponga realidades contradictorias entre sí. De la misma forma, hay que tener presente que se trata de derechos que vienen recogidos en la norma constitucional, la misma que debe ser interpretada según los principios de normatividad, unidad y sistematicidad del texto constitucional. Si la Constitución es una realidad normativa, no puede admitirse que en los casos concretos sólo tenga vigencia aquel dispositivo constitucional que recoge el derecho que prevalece, y no la tenga el dispositivo que recoge el derecho sacrificado. Del mismo modo, si la Constitución es una unidad sistemática, no pueden interpretarse las normas iusfundamentales de modo incompatible entre sí".

Con base en todo lo expuesto, se considera que ni la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones, ni la de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica, previstas en el Proyecto de ordenanza sometido a información pública, suponen una vulneración del artículo 19 de la Constitución Española, ni del Tratado de la Unión Europea ni demás normativa invocada por el alegante, en cuanto que con ello no se imposibilita la libre circulación de las personas por el ámbito territorial de la mismas, que pueden perfectamente deambular por ellas, solo se restringe la circulación de aquellos vehículos que no dispongan del

distintivo ambiental en los términos recogidos en el indicado proyecto normativo y todo ello en aras a proteger otro derecho fundamental como es el de la vida y a la integridad física, a través de la tutela de la salud pública y la defensa de un medio ambiente urbano adecuado para defender y proteger la calidad de la vida, principios éstos también reconocidos en nuestra Carta Magna.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta desestimación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación: Insuficiencia de las ayudas planteadas en la "memoria inicial de análisis del impacto normativo de la ordenanza por la que se modifica la ordenanza de movilidad sostenible, de 5 de octubre de 2018".

Contestación:

La MAIN recoge específicamente los costes de las subvenciones para fomentar la mejora de la calidad del aire vinculadas a la reducción de emisiones del parque móvil de la ciudad de Madrid.

El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones " Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

El Ayuntamiento de Madrid para la concesión de subvenciones para la renovación de los vehículos particulares sin distintivo ambiental no necesita que las mismas estén previstas en la OMS, dado que es una facultad que puede ejercer en los términos establecidos en la legislación reguladora de subvenciones, por tanto las mismas no derivan de la aplicación de la OMS sino en ejercicio de su actividad de fomento, por lo que, en puridad, no sería necesario recoger los costes derivados de dichas subvenciones en el análisis del impacto presupuestario.

No obstante, se considera oportuno incluir dicho análisis en la memoria del impacto normativo, en el apartado de impacto presupuestario, al objeto de facilitar la máxima información a la ciudadanía, en cumplimiento del principio de transparencia.

A mayor abundamiento podría entenderse que la citada línea de subvenciones constituye un complemento esencial de las medidas de protección del derecho a la vida y de la salud pública a través de las restricciones y prohibiciones de circulación del tráfico rodado reguladas en "Madrid ZBE" y las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica", por lo que la inclusión de dicha información puede resultar de interés general.

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023. Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros.

Unas cuantías que muestran el esfuerzo económico realizado por este Ayuntamiento, y que unen a las subvenciones de los planes estatales y autonómicos de renovación de vehículos, suponiendo unas subvenciones más que suficientes para la renovación de vehículos. En ese sentido debe recordase que el Estado dentro del Plan de fomento de la actividad económica con fondos comunitarios prevé la concesión de subvenciones a través de las Comunidades Autónomas de cuantías récord.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta desestimación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial

3ª) Alegación: Ausencia de estudio del impacto económico en los negocios de Madrid, especialmente en los ubicados en las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE). Ausencia de un estudio del impacto económico para ciudadanos, empresas y turismo de la prohibición, en 2025, de acceder al municipio de Madrid a todos los vehículos que no tengan etiquetado ambiental.

Contestación:

El Ayuntamiento de Madrid colabora con el Estado y la Comunidad de Madrid para promover el desarrollo económico estructural y sostenible de la ciudad y dar respuesta a los retos presentes y futuros con un estudio pormenorizado del impacto económico del proyecto de Ordenanza, tal y como aparece recogido en la MAIN.

El proyecto normativo, y muy especialmente la creación de “Madrid ZBE” y de las “ZBEDEP” “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” desarrollan obligaciones jurídicas establecidas por la normativa comunitaria y estatal básica, y son plenamente compatibles con los objetivos establecidos desde la Unión Europea y el Gobierno de España. La movilidad sostenible articulada a través del proyecto normativo es clave para avanzar en la neutralidad climática y para avanzar en el cumplimiento de los objetivos comunitarios de descarbonización a largo plazo, a más tardar en 2050, que algunos países de la Unión Europea pretenden adelantar a la próxima década de los años treinta.

El Ayuntamiento de Madrid colabora con la Administración General del Estado (en adelante AGE) en el marco de su “Plan de Recuperación, Transformación y Resilencia” y del “Marco Estratégico de Energía y Clima” para el impulso de las zonas de bajas emisiones, el desarrollo de la movilidad eléctrica y el fomento de la intermodalidad del transporte.

En el caso de la movilidad eléctrica, el Ayuntamiento está desarrollando las siguientes acciones:

a) La implantación de infraestructuras singulares de recarga (ligadas a generación renovable, almacenamiento, e intermodalidad con otros modos de transporte, etc.).
b) La promoción normativa y administrativa del despliegue generalizado de infraestructuras de recarga en los términos contenidos en la normativa estatal y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad.
c) El fomento de la renovación del parque de vehículos mediante un ambicioso plan de subvenciones municipales.
d) La renovación de las flotas municipales de por vehículos CERO emisiones o ECO.

Estas acciones son complementarias y sinérgicas con a las que están desplegando otras Administraciones Públicas. En este sentido, el "Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC)" de la AGE prevé alcanzar una penetración de 5 millones de vehículos eléctricos a 2030. En el contexto del "Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia" la AGE ha fijado un objetivo para 2023 de, al menos, 100.000 puntos de recarga y 250.000 vehículos eléctricos, así como el desarrollo de la cadena de valor, nuevos modelos de negocio y nuevas dinámicas que favorezcan la progresiva electrificación de la movilidad, la reducción de emisiones y el cumplimiento de los objetivos de energía y clima.

Por tanto, la creación de "Madrid ZBE" y las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica" no solo viene obligada por la normativa comunitaria y estatal básica, y los instrumentos de planeamiento en materia de calidad del aire estatal, de la Comunidad de Madrid y del Ayuntamiento de Madrid, sino que se ve enmarcada en un conjunto de objetivos, programas y acciones de la Unión Europeas y del Reino de España orientados a lograr una transformación que facilite la sostenibilidad medioambiental, económica y energética.

En este sentido, debe destacarse que la transformación hacia la sostenibilidad medioambiental, económica y energética viene impulsada desde la Unión Europea.

La transformación de la economía europea en una economía verde, digital y resilente constituye uno de los ejes del "Fondo de Recuperación Next Generation EU", que permitirá a España movilizar un volumen de inversión sin precedentes, por cuanto el Consejo Europeo prevé financiación por hasta 140.000 millones de euros en transferencias y créditos en los próximos seis años, lo que supondría un 11% del PIB de 2019.

La movilización de un volumen tan importante de recursos abre una oportunidad extraordinaria para nuestro país, comparable a los procesos de transformación económica producidos a raíz de la incorporación a la Comunidad Europea en los años 80 o la creación del Fondo de Cohesión europeo en mitad de los 90. Ello permitirá no solo la superación de la crisis y la recuperación del empleo, sino que facilitará la modernización de nuestra economía, para que esa recuperación sea verde, digital, inclusiva y social.

Se pondrán en marcha transformaciones y reformas estructurales dirigidas a la transición hacia una economía y sociedad climáticamente neutras, sostenibles, circulares, respetuosas con los límites impuestos por el medio natural y eficientes en el uso de recursos.

Asimismo, el proyecto normativo municipal establece la obligación de inspección de vehículos en el Centro de Acústica Municipal, que conlleva el abono de las tasas correspondientes, cuya cuantía se propone actualizar para retribuir el coste del servicio.

Se establece la posibilidad de someter a tasa el uso de las reservas de carga y descarga. Por último, el proyecto contempla la asunción por sujetos privados de los costes derivados de la presentación de los "Planes de Movilidad" y los "Análisis de Movilidad" de los eventos de afluencia masiva y moderada de personas a efectos de movilidad y transporte público colectivo.

En definitiva, este Ayuntamiento persigue el desarrollo sostenible de la ciudad de Madrid, compatibilizando la política medioambiental con un crecimiento económico y un desarrollo social igualmente sostenible, por ello, en la MAIN se ha realizado un planteamiento generalizado de los costes que debe de asumir el Ayuntamiento como Administración Pública, estableciendo además unas líneas de subvención muy elevadas para la renovación de vehículos de todo tipo, en base a las competencias propias de este Consistorio cuyo objetivo es la incentivación para la adquisición de vehículos no contaminantes.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta desestimación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial

4º) Alegación: Ausencia de consideración de la situación de pandemia por Covid-19 y su impacto en la movilidad individual, teletrabajo y uso de transportes y en la economía de los madrileños.

Contestación:

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3. Lo que ahonda más en la necesidad de establecer restricciones de circulación a los vehículos más contaminantes, sobre todo en aquellas zonas de la ciudad donde la contaminación atmosférica es más acusada y por ende existe una peor calidad del aire lo que implica un riesgo para la salud de los ciudadanos que residen o transitan por las mismas.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta desestimación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

5ª) Imposibilidad de adaptación en los plazos indicados de determinados vehículos.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde como ya se ha puesto de manifiesto en la contestación a la primera de las alegaciones, al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático,

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo, la protección de la salud de las personas no puede postergarse 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

La regulación de “Madrid ZBE” contempla un régimen jurídico transitorio destinado a facilitar la adaptación por la ciudadanía al cumplimiento de la norma.

La regulación de “Madrid ZBE” es proporcional porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma.

Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del ITVM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del ITVM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

A los vehículos que tienen reconocida la consideración de históricos, conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos (RVH), se les exceptúa de la prohibición de acceso y circulación por las vías urbanas de Madrid ZBE siempre que cumplan con los requisitos establecidos en el Reglamento de Vehículos históricos.

Por lo tanto y, si tenemos en cuenta que los vehículos con clasificación ambiental "A" son vehículos altamente contaminantes, el plazo transitorio que se les concede para su adaptación y conocimiento de la ciudadanía es proporcional y suficiente.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por normativa europea estatal y municipal reseñada en la contestación a la alegación primera, complementando la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, y desarrollando normativamente los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático y las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales

disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Finalmente, los plazos establecidos para la renovación de vehículos han sido ampliamente negociados por el sector, a través de sus distintas asociaciones al igual que las ayudas destinadas a la renovación de flotas y de vehículos particulares.

Los plazos se establecieron en el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, que fue sometido a información pública y fue objeto de publicación oficial a los efectos previstos en el artículo 16 de la Ley de Calidad del Aire.

Por último debe señalarse que la ciudad de Madrid dispone de uno de los mejores sistemas de transporte público del España, de Europa y a nivel mundial, disponiendo de una red ferroviaria de cercanías, la red de metro, y una tupida red de autobuses urbanos que permiten que toda persona está conectada con el sistema público de transporte. Asimismo los ciudadanos disponen de un amplio abanico de servicios de movilidad como Taxis, VTC, la posibilidad de arrendar automóviles turismo CERO emisiones, motos CERO emisiones, bicicletas eléctricas y VMP de corta duración y sin base fija, así como la posibilidad de realizar un arrendamiento de vehículos de mayor duración.

Por todo lo expuesto **se desestiman** las alegaciones formuladas. Como consecuencia de esta desestimación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6ª) Alegación: Simplismo e inexactitud del criterio único para establecer cuáles son los vehículos "más contaminantes" y falta de adaptación a la última Directiva Europea.

Contestación:

El origen del distintivo ambiental se encuentra en el Plan nacional de calidad del aire y protección de la atmósfera (2013-2016) aprobado por el Acuerdo de Consejo de Ministros de 12 de abril de 2013 y publicado en el Boletín Oficial del Estado por Resolución de 30 de abril de 2013, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural en el que se fijaron, entre otros objetivos, la creación de un marco normativo a nivel estatal para la implantación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) y la implementación de un sistema de clasificación de vehículos según la contaminación que emitan, lo que se conoce como distintivos ambientales. Así, como el propio Plan señala la clasificación de los vehículos en función de su potencial contaminador, se constituye en un instrumento al servicio de las Administraciones Públicas para la ejecución eficaz de sus competencias. En particular, permitirá la identificación de los vehículos con el fin de aplicar medidas ambientales relacionadas con la gestión del tráfico.

En este sentido la Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, por la que se modifican los anexos II, XI y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, señala en su parte expositiva que:

> *"La calidad del aire, la protección de la atmósfera y la preservación de la salud forman parte de las principales preocupaciones sociales y gubernamentales. Instituciones*

Internacionales, la Unión Europea a través de las directivas de calidad del aire y de reducción y control de las emisiones, así como los Estados miembros o terceros países, trabajan bajo el objetivo común de la reducción de los niveles de contaminación atmosféricos. Considerando además que una parte importante de la contaminación en las grandes ciudades está provocada por el tráfico rodado, los esfuerzos actuales se centran, con carácter general, en elaborar directrices de gestión del tráfico que, por un lado, permitan la eliminación total o parcial de la circulación sobre determinadas zonas y, por otro, favorezcan el empleo de medios de transportes alternativos de cero o bajas emisiones.

En esta misma línea, el Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera 2013-2016 (Plan AIRE), aprobado por el Acuerdo de Consejo de Ministros de 12 de abril de 2013 y publicado en el Boletín Oficial del Estado por Resolución de 30 de abril de 2013, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, afirmaba que tanto las partículas como el dióxido de nitrógeno tienen como principal fuente de emisión el tráfico de las grandes ciudades. El Plan Aire propuso, entre otras medidas, la clasificación de los vehículos en función de su potencial contaminador, que se constituye en un instrumento al servicio de las Administraciones Públicas para la ejecución eficaz de sus competencias. En particular, permitirá la identificación de los vehículos con el fin de aplicar medidas ambientales relacionadas con la gestión del tráfico como, por ejemplo, la priorización de la utilización de ciertos vehículos en determinadas vías o la exención en el pago o su bonificación en los estacionamientos regulados.

El distintivo ambiental, consistente en un dispositivo adhesivo de ubicación interna o externa en el vehículo, permite su identificación visual e inmediata, tanto por medios humanos como automáticos, y facilita la aplicación y el control efectivo de las medidas anteriores, toda vez que las autoridades correspondientes pueden comprobar de forma inmediata que el vehículo está autorizado a circular en ese momento.

De acuerdo con lo expuesto, el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico ha clasificado la totalidad del parque obrante en el Registro de Vehículos a través de criterios estrictamente ambientales, asignando a cada vehículo una categoría dentro de la escala ambiental creada. Así, se han creado cinco categorías de vehículos: 0 emisiones, ECO, C, B y A. Correlativamente, se ha diseñado para las cuatro primeras categorías un distintivo ambiental, con la misma denominación que la categoría a la que pertenece, quedando la categoría A sin distintivo".

Por motivos de seguridad jurídica la citada Orden PCI/810/2018, de 27 de julio considera imprescindible que tanto la clasificación de los vehículos por criterios contaminantes como los distintivos que los identifican, pasen a regularse en el Reglamento General de Vehículos, norma que debe contemplar esta materia.

A estos efectos, la citada Orden Ministerial modifica el anexo II «Definiciones y categorías de los vehículos» del Reglamento General de Vehículos, para incorporar un nuevo apartado que contemple la clasificación de los vehículos en función de criterios contaminantes, con la denominación «E. Clasificación de vehículos por su potencial contaminante». Como consecuencia de la creación de esta nueva clasificación, se modifica el apartado A.

«Definiciones» del mismo anexo II con el fin de introducir nuevas definiciones de vehículos por tipo de combustible empleado. De este modo, se recoge la realidad actual, en la que un porcentaje creciente de vehículos en España ya incorpora tecnologías de propulsión a través de energías alternativas, más allá de las tradicionales energías fósiles. También se modifica el anexo XI «Señales en los vehículos», para añadir una nueva señal relativa a los diferentes distintivos ambientales que se asignan a cada categoría de vehículo según su potencial contaminante, con la denominación de «V-25 Distintivo ambiental».

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente:

Clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio
A 0,705; B 0,453; C 0,098; ECO 0,015; CERO 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

En este sentido, debe destacarse que la regulación de "Madrid ZBE" se limita a la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que mayor daño producen a la salud pública, a la salud de las personas y a la calidad del aire, aquellos que mayor impacto ambiental tienen por ser los vehículos más contaminantes por emitir varias veces más emisiones de dióxido de nitrógeno que el resto de vehículos.

De hecho un vehículo con clasificación ambiental "A" emite 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

Este hecho acredita una triple proporcionalidad de la regulación, porque:

a) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

b) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

c) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

Por lo tanto, el criterio de establecer los vehículos más contaminantes en función del Distintivo ambiental de la DGT está perfectamente fundamentado en el Reglamento General de Vehículos y los niveles de dióxido de nitrógeno emitidos a la atmósfera.

Por tanto, no ha existido ni simplismo ni inexactitud para establecer cuáles son los vehículos más contaminantes, sino que este Ayuntamiento en el proyecto de Ordenanza sometida a información pública, ha establecido tal clasificación ambiental del parque automovilístico con base en la normativa estatal de aplicación antes referenciada, siendo el distintivo ambiental un instrumento eficaz al servicio de las políticas municipales, tanto restrictivas de tráfico en episodios de alta contaminación, como de promoción de nuevas tecnologías a través de beneficios fiscales o relativos a la movilidad y el medio ambiente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta desestimación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial

7ª) Alegación: Falta de claridad en el número de vehículos afectados y su distribución por categorías

Contestación:

Los datos facilitados por la DGT del Ministerio del Interior han permitido determinar que el número de turismos censados a diciembre de 2019 en el municipio de Madrid con la categoría ambiental "A" según potencial contaminante, es de 315.477 vehículos. A efectos de analizar el impacto sobre la movilidad de la creación por el proyecto normativo de "Madrid ZBE", se considera que concurren diferentes factores que propiciarán una reducción paulatina de esta cifra hasta su práctica reducción total en el año 2025.

El Ayuntamiento prevé que las subvenciones municipales para la adquisición de nuevos vehículos acelerarán la renovación del parque. Se considera que, a partir de 2021 se subvencionará la sustitución de un mínimo de 1.800 vehículos altamente contaminantes, en su mayoría vehículos con clasificación ambiental "A", por vehículos con clasificación ambiental menos contaminante, vehículos más limpios en cuanto a sus emisiones y más eficientes energéticamente, lo que supone una reducción de 3.600 viajes diarios de vehículos altamente contaminantes.

En cada uno de los ejercicios 2022 a 2025 se incrementará la concesión de subvenciones para la sustitución de hasta 8.000 vehículos altamente contaminantes, en su mayoría A, por vehículos más limpios, lo que supone una reducción de 16.000 viajes diarios de vehículos altamente contaminantes.

No se considera las subvenciones de otras administraciones por carecer de información detallada sobre la previsión de subvenciones estatales y autonómicas y porque éstas se han venido dando de forma casi continuada en los últimos años, por lo que su efecto se considera incluido en la evolución tendencial analizada en el párrafo anterior. Sin perjuicio de ello es preciso destacar que el Gobierno de España ha anunciado, en el marco de la gestión y reparto de los fondos comunitarios del programa europeo "Next Generation", que en los próximos ejercicios desarrollará proyectos de inversión por valor de mil millones de euros para favorecer el tránsito hacia una movilidad más verde, de los que buena parte de ellos se destinarán a favorecer la renovación de parque móvil español por vehículos menos contaminantes. Dicho anuncio se ha realizado sin concretar su contenido con el nivel de detalle que se precisaría

para incluirlo en el presente análisis. En cualquier caso, de materializarse lo anunciado por el Gobierno de España, se traducirá en un incremento sustancial de las subvenciones para la adquisición de vehículos medioambientalmente menos contaminantes, lo que dará lugar a una aceleración relevante del proceso natural de evolución tendencial de la sustitución de los vehículos con clasificación ambiental "A", los más contaminantes, por otros más limpios y eficientes energéticamente.

No existe obligación alguna de disponer de un vehículo privado.

En este sentido debe señalarse que la ciudad de Madrid dispone de uno de los mejores sistemas de transporte público del España, de Europa y a nivel mundial, disponiendo de una red ferroviaria de cercanías, la red de metro, y una tupida red de autobuses urbanos que permiten que toda persona está conectada con el sistema público de transporte. Asimismo los ciudadanos disponen de un amplio abanico de servicios de movilidad como Taxis, VTC, la posibilidad de arrendar automóviles turismo CERO emisiones, motos CERO emisiones, bicicletas eléctricas y VMP de corta duración y sin base fija, así como la posibilidad de realizar un arrendamiento de vehículos de mayor duración.

Tal y como recoge la MAIN, es imposible conocer cuántos vehículos se renovarán ni cuándo se renovarán porque se trata de una decisión de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse Madrid ZBE afecta exclusivamente a los vehículos con clasificación ambiental, los vehículos más contaminantes que coinciden con los vehículos más antiguos. Por su antigüedad estos vehículos pueden tener más de 20 años, por lo que se trata de vehículos que tienen un mayor consumo energético, disponen de medidas menos actualizadas en materia de seguridad vial activa y pasiva, que pueden sufrir un mayor número de problemas y requerir reparaciones y que pueden considerarse económicamente amortizados.

Asimismo debe considerarse que, no solo en España sino en otras grandes ciudades y capitales del mundo, se están produciendo grandes cambios culturales en la movilidad. Uno de los más relevantes supone un cambio del paradigma que defiende disponer de un vehículo privado, hacia un nuevo paradigma que concibe la movilidad como servicio, que se basa en el uso habitual del transporte público colectivo de forma combinada con la contratación de servicios de movilidad como taxi, VTC o el arrendamiento de vehículos de corta duración cuando lo considere oportuno en función de sus intereses.

Además, el cálculo del parque de vehículos afectados y que pueden ser renovados se ha realizado a través de numerosas conversaciones con el sector como primer interesado en la renovación de las flotas y de los vehículos particulares. Unas cuantías que están claramente establecidas en la MAIN.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta desestimación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

8ª) Alegación: Defectos en el estudio de impacto presupuestario al no considerar la reducción de ingresos por concepto IVTM. Desproporcionalidad del gasto de las medidas

propuestas en relación al parque de vehículos afectados. Ausencia de estudio de impacto económico del mayor uso del transporte público.

Contestación:

En el estudio de impacto presupuestario realizado en la Memoria de Impacto Normativo que acompaña al Proyecto Inicial de Ordenanza que modifica la ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de Octubre de 2018, se engloban todas las partidas de ingresos y gastos necesarios para la viabilidad jurídica de la presente normativa.

Los vehículos sin distintivo ambiental se van a ir reduciendo de forma progresiva de las vías urbanas de la ciudad de Madrid, en base a un escalado señalado en la Disposición Transitoria Primera, punto segundo del Proyecto de Ordenanza.

Tal y como está reflejado en la MAIN, el estudio de impacto presupuestario contempla las posibles reducciones de tasas municipales al igual que el incremento de ingresos tras los informes presentados por el Área de Hacienda, entre las otras concernidas.

No se prevé que tenga un gran costo para las arcas públicas municipales la reducción de ingresos por el IVTM, ya que el número de vehículos es reducido y decrece anualmente por la elevada antigüedad de los vehículos con clasificación ambiental A, compensándose con otros ingresos derivados de las restricciones aplicadas en Madrid ZBE y las ZBEDEP.

En cuanto al coste de implantación de los sistemas de control de acceso a "Madrid ZBE" durante el periodo 2021-2025 se estima en 14.391.250 Euros, ascendiendo el coste total en la ZBEDEP Distrito Centro a 6.048.673,70 y en la ZBEDEP Plaza Elíptica a 1.900.000 Euros.

El sistema de control de accesos automatizado de Madrid Central no solo controla el cumplimiento de la citada ZBE, sino que es un sistema técnico de control del cumplimiento de la normativa de tráfico, circulación de vehículos, seguridad vial y el resto de normativa sectorial.
Hay que decir que el gasto en este sistema de control está perfectamente definido en el presupuesto del Área de Medio Ambiente y Movilidad para el periodo 2021-2025 y en absoluto se puede considerar desproporcionado pues controla igualmente el tráfico y la seguridad vial.

Por último, hay que señalar que el servicio de transporte público colectivo dispone de capacidad sobrante para asumir un incremento de demanda de sus servicios. Asimismo se recuerda que están cambiando los modos de transporte, se está incrementando la concepción de la movilidad como servicio, el teletrabajo.

En cuanto a la Empresa Municipal de Transportes tiene los siguientes datos anuales:

- Opera una flota de 2.003 autobuses y 78 vehículos de ayuda a la movilidad.
- Explota una red de 218 líneas de autobús (189 diurnas, 28 nocturnas y Exprés Aeropuerto)
- Explota una red de líneas de autobús con 3.861,68 kilómetros de longitud y 10.707 paradas. (Año 2020)
- Gestiona el servicio de Bicicleta Pública de Madrid (BiciMAD) con 2.964 bicicletas y 258 estaciones.

- Recorre 87 millones de kilómetros (Autobús. Año 2020).
- Transporta 241,5 millones de viajeros (Autobús. Año 2020).
- Registra 3,49 millones de usos (BiciMAD. Año 2020)
- Registra 1,35 millones de entradas de vehículos (Aparcamientos. Año 2020).
- Realiza más de 32.000 retiradas de vehículos al año. (Grúa. Año 2020)

Datos que son utilizados por el impacto económico también reflejados en la citada MAIN.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta desestimación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial

9ª) Alegación. Dificultades de adaptar la flota para el transporte de mercancías de largo recorrido y posibles problemas de desabastecimiento.

Contestación:

Además de reiterarnos en lo manifestado respecto de las alegaciones anteriores, los argumentos expuestos en la alegación no son compartidos por el sector. En este sentido se recuerda que los vehículos de más de 3.500 kilos de MMA podrán circular hasta el 31 de diciembre de 2024 y que las flotas de largo recorrido suele circular del lugar de producción o fabricación, generalmente no situados en el centro de la ciudad, hacia los centros de logística para su distribución en vehículos de menor tamaño y MMA.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta desestimación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

10ª) Alegación: Defectos en el estudio de impacto presupuestario respecto a los ingresos derivados de la zona SER y ausencia de consulta de las Asociaciones de Vecinos donde se pretende implantar nuevas zonas SER.

Contestación:

En lo relativo a la ampliación del Área de Estacionamiento Regulado, el proyecto normativo contempla la ampliación del AER definida en el Anexo I y la implantación efectiva del SER en las zonas, barrios y distritos contemplados en la disposición transitoria quinta antes del 31 de diciembre de 2025.

Cabe recordar que la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte

público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

Ventajas de la regulación de SER:

h) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

i) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

j) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

k) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

l) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

m) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

n) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Las personas residentes son precisamente las más favorecidas por la inclusión de un barrio en el Área de Estacionamiento Regulado y la aplicación de la normativa del SER.

Estimación de ingresos:

En el momento de redacción de la MAIN no resulta posible estimar los ingresos que se derivarán de la gestión del SER porque se desconoce el momento exacto a partir del cual empezará a estar operativo en cada una de las diferentes zonas, barrios y distritos incluidos en el anexo I de la OMS, ni la tipología concreta que se establecerá en cada una de ellas (azul, verde, alta rotación..) lo que condiciona y determina sustancialmente los ingresos que se derivarán de su gestión.

Por idéntico motivo no pueden estimarse los ingresos que se derivarán de la creación de la figura de las "plazas de alta rotación" del SER, cuyos ingresos vendrán determinados por la ubicación concreta, las necesidades y la demanda de estacionamiento del entorno, la fecha de su implantación efectiva en cada vía pública y el tiempo anual que se mantenga en servicio.

A mayor abundamiento, no pueden estimarse los ingresos futuros sobre una tasa cuya cuantía se desconoce porque se encuentra en tramitación asimismo la modificación de la OFSER.

Opinión de los vecinos:

Por otra parte hay que decir que el Ayuntamiento de Madrid, antes de proponer un Área de Estacionamiento regulado con las ampliaciones de SER correspondientes, ha tenido muy en cuenta las opiniones de todos los sectores implicados en la puesta en marcha de este servicio, incluidas las Asociaciones de vecinos de cada en barrio o distrito afectado. Por lo tanto, la determinación de las zonas en las que se va a implantar el SER no solo proviene de los estudios de ocupación y rotación efectuados por nuestro servicios técnicos sino que, en muchas ocasiones, son consecuencia de la petición reiterada de los vecinos de una determinada zona.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta desestimación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

11ª) Alegación: Ausencia de una evaluación del impacto de la circulación en vías alternativas si se prohíbe la circulación por la A-42 en Plaza Elíptica y en M-30 y en todo el término municipal.

La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física, así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, como ya ha quedado patente en anteriores contestaciones a las alegaciones formuladas en el escrito de este alegante.

La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido

tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado que con la implantación de esta ZBDEP se vaya a producir un incremento del número de vehículos que circulan por otras vías de alta capacidad, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **ni se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN.**

12ª) Alegación Ausencia de una evaluación del impacto en los rodajes cinematográficos de las medidas propuestas y la reducción consiguiente de ingresos para las arcas municipales.

Contestación:

Como ya se ha indicado con anterioridad, la evaluación de los impactos económicos y se ha realizado de manera generalizada en los términos que figura en la MAIN, sin que se estime obligatorio por no determinarlo así la normativa que dichos impactos sean evaluados expresamente por cada uno de los sectores económicos.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **ni se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN.**

13ª) Alegación. Ausencia de consideración de vehículos clásicos e históricos como patrimonio histórico y eventos que generan.

Contestación:

Los vehículos catalogados como históricos, en función de lo establecido en el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos (en adelante, RVH) son altamente contaminantes por los años y categoría ambiental de los mismos. No obstante, por su alto valor cultural e industrial, se les permite acceder y circular por:

- La ZBEDEP Distrito Centro, si bien solo podrán estacionar en un aparcamiento de uso público o privado o en una reserva de estacionamiento de la ZBEDEP Distrito Centro, salvo que dispongan de alguno de los permisos regulados en el artículo 23 de la OMS.

- Las vías urbanas de Madrid ZBE, siempre que cumplan con los requisitos establecidos en el Reglamento de Vehículos históricos.

La normativa estatal y municipal otorga un especial tratamiento a los vehículos históricos que cumplan los requisitos del citado RVH, no a cualquier vehículo con una antigüedad de más de 30 años.

La alegación referida a los vehículos clásicos, entendidos como aquellos vehículos de más de 30 años, no puede ser atendida porque el concepto de vehículos clásicos es un concepto comercial pero no jurídico: el ordenamiento jurídico solo ofrece una especial protección a aquellos vehículos matriculados como vehículos históricos

Por tanto el Proyecto normativo recoge un tratamiento específico para los vehículos históricos que cumplan los requisitos establecidos en el RVH.

El Proyecto no puede ofrecer un tratamiento diferenciado respecto a los “vehículos clásicos” porque:

a) se trata de una definición meramente comercial, carente de respaldo jurídico;

b) porque los vehículos “clásicos” no cumplen los requisitos exigidos por la normativa estatal para disfrutar de la especial protección otorgada a los “vehículos históricos” por el RVH y que establece para estos vehículos limitaciones de kilometraje anual para los vehículos históricos;

c) porque resultaría de imposible aplicación las medidas de ordenación permanente del tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para dar cumplimiento a la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad de aire, dado que bastaría con que cualquier ciudadano considerase que su vehículo con clasificación ambiental es un “clásico” que pudiera circular sin limitación alguna, sin las limitaciones de kilometraje anual establecidas por el RVH respecto de los vehículos históricos a los que la normativa sí reconoce un determinado valor histórico.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **ni se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN.**

14ª) Alegación: Ausencia de propuesta de medidas para reducir la contaminación más allá de reducir emisiones de los vehículos.

Contestación:

Se desestima porque la alegación no tiene por objeto propuesta alguna que requiera o suponga una modificación normativa de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sino que tiene por objeto la solicitud de la adopción, de actos o actuaciones administrativas por el órgano u órganos municipales competentes.

Su alegación tiene por objeto la adopción de actos y actuaciones administrativas de gestión ordinaria vinculadas a las competencias medioambientales que no precisan de modificación normativa alguna en el ámbito de la Ordenanza de Movilidad Sostenible.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Sin perjuicio de ello se le informa que el Ayuntamiento de Madrid ha aprobado y ejecuta medidas en materia de calidad del aire no vinculadas a la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico motorizado, que se adoptan en aplicación del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático y de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y que nada tiene que ver con la Ordenanza de Movilidad Sostenible como, por ejemplo, las medidas para sustituir las calderas de carbón por otras menos contaminantes.

15º) Alegación: Ausencia de estudios que justifiquen las medidas de crear una ZBE en el término municipal donde no se permita la circulación de vehículos sin etiqueta ambiental, basándose en estudios de otras ciudades.

Contestación:

Como ya se viene poniendo manifiesto a lo largo de este documento los objetivos perseguidos con la regulación del proyecto de ordenanza es la protección de la salud pública, reduciendo los riesgos de mortalidad y morbilidad así como el número de personas afectadas por enfermedades vinculadas a la contaminación del aire, además de profundizar en la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana mediante la reducción de los gases y partículas contaminantes derivados de la combustión y reducción del consumo energético derivado del tráfico.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la

protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Como figura en la MAIN que acompaño al proyecto inicial, la relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

a) clasificación ambiental A: 0,705;
b) clasificación ambiental: 0,453;
c) clasificación ambiental C: 0,098;
d) clasificación ambiental ECO: 0,015;
e) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por ello dado que un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces mas que un vehículo con clasificación ambiental "B"; 7,2 veces que uno con clasificación "C" y 47 veces más que un vehículo "ECO", es por lo que la regulación de "Madrid ZBE", se limita a la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes y que mayor daño producen a la salud de las personas y a la calidad del aire

Asimismo, el Proyecto normativo plantea un régimen transitorio necesario, racional y proporcionado a la urgente satisfacción de las razones imperiosas de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, así como de dar cumplimiento a la normativa comunitaria y nacional en materia de calidad de aire. El régimen transitorio establece varias fases en función de la dimensión temporal y territorial para favorecer la progresiva adaptación al cumplimiento de la norma.

En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta desestimación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **ni en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir ningún estudio en el sentido expuesto en la presente alegación.

16º) Alegación: Ausencia de un estudio de impacto ambiental de los nuevos límites en vías urbanas.

Contestación:

Los límites de velocidad máxima en las vías urbanas regulado en el Reglamento General de Circulación y en el artículo 17 del Proyecto Inicial de la Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de Octubre de 2018, obedecen a la necesidad de proteger el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire.

El tráfico rodado es la principal fuente contaminante en el municipio de Madrid por dióxido de nitrógeno, concretamente el 53,3% del NO2 y del 74% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento tienen capacidad de regular.

Por lo tanto, y atendiendo a la necesidad de adaptar la normativa municipal a los cambios operados por la normativa comunitaria y estatal en materia de circulación, vehículos y conductores es por lo que se ha modificado la velocidad máxima permitida en las vías urbanas.

La MAIN analiza el impacto en materia de circulación de vehículos, seguridad vial y en materia medioambiental.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta desestimación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 38

UNAUTO VTC

D. [redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por la asociación UNAUTO VTC al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 24 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210709342 por el que D. [redacted], en representación de la asociación UNAUTO VTC, formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación, se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Acceso a la ZBEDEP de Distrito Centro de VTCs

En el proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible se redacta el artículo 23.3.e).5. Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección “Madrid Central”, en relación con el articulo 195 y la Disposición Transitoria Segunda se redacta

> *e) Se permite el acceso y la circulación por “Madrid Central” a los siguientes vehículos, en función de la razón de acceso o circulación por la ZBEDEP o la actividad a realizar en*

la ZBEDEP y su clasificación ambiental según su potencial contaminante, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III:

…

5º. Los vehículos turismo de arrendamiento con conductor (VTC) con clasificación ambiental "B" o "C", con servicio previamente contratado con origen o destino en Madrid Central, en los términos establecidos en el artículo 195 y la disposición transitoria segunda.

Se propone modificar la redacción el apartado 5º eliminando la frase *"…, con servicio previamente contratado con origen y destino en "Madrid Central, …"*

Contestación: Se desestima por los siguientes motivos:

En la parte introductoria UNAUTO VTC realiza una exposición general en la que equipara a los autotaxis y VTCs como justificación jurídica a las diferentes alegaciones concretas a diferentes artículos del proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible.

Para apoyar esta pretensión aporta un conjunto de informes de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, así como de otras autoridades de competencia de ámbito autonómico que son contrarios al establecimiento de restricciones desde la óptica de unidad de mercado y en especial desde los principios de necesidad y proporcionalidad

En particular, en relación con el artículo 40, que no es objeto de modificación en el proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible, solicita que se permita la parada de los VTC en los carriles bus en las mismas condiciones que los taxis.

El Ayuntamiento de Madrid considera que estas restricciones son conforme a derecho y así han sido avaladas por la STS 921/2018, de 4 de junio de 2021, de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo (en adelante, STS 921/2018) que se pronuncia en el mismo sentido como se justifica a continuación.

La STS 921/2018 analiza en sus SEXTO, las restricciones a las autorizaciones de vehículos con conductor y por su interés se recoge íntegramente la posición de la sala

Esta Sala acepta en lo esencial el planteamiento de la Administración y considera que el presente recurso ha de resolverse a partir de las siguientes premisas:

- El servicio de taxis está concebido en la actualidad como una modalidad de transporte urbano mediante vehículos de turismo que constituye un servicio de interés público y respecto al que las administraciones responsables tratan de garantizar unos determinados niveles de calidad, seguridad y accesibilidad. En consecuencia, está sometido a una intensa regulación (que incluye la contingentación de licencias y el establecimiento de tarifas reguladas) destinada a asegurar dichas características.

- El mantenimiento de un servicio de transporte urbano semejante es un objetivo legítimo de los poderes públicos, cuyo aseguramiento puede considerarse una razón imperiosa de interés general que justifica medidas regulatorias respecto a servicios análogos en el mismo segmento del mercado, a pesar de que tales medidas afecten a la

competencia y a la libertad de establecimiento, siempre que las concretas medidas adoptadas sean necesarias y proporcionadas.

- Por último, estando concebido y regulado el servicio de taxis de la manera antedicha y siendo así que el servicio de taxis y el de VTC constituyen dos formas de trasporte urbano que hoy en día compiten directamente en el mismo mercado y que prestan un servicio semejante, el objetivo de mantener un equilibrio entre las dos modalidades de transporte urbano aparece como una forma de garantizar el mantenimiento del servicio de taxis como un servicio de interés general y, por tanto, amparado en la razón imperiosa de interés general de asegurar el modelo de transporte urbano antes señalado.

Tales premisas requieren fundamentar que la calificación de dicho objetivo como razón imperiosa de interés general no resulta contraria, no tanto directamente a la regulación comunitaria sobre transporte, dado que dicha materia de transportes queda fuera de la Directiva de Servicios, cuanto a las premisas de la LGUM, las cuales sí responden a la orientación de dicha Directiva. En efecto, el artículo 5 de esta Ley -cuya aplicabilidad a la materia ya hemos fundamentado- requiere a los poderes públicos que justifiquen los límites al acceso a una actividad económica o a su ejercicio, o la exigencia de requisitos para su desarrollo, en que sean necesarios para la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley de acceso a las actividades de servicio. Además, las limitaciones y requisitos que pudieran establecerse han de ser proporcionados y los menos restrictivos o distorsionadores para la actividad económica. El tenor de ambos preceptos es el que sigue:

«Artículo 5. Principio de necesidad y proporcionalidad de las actuaciones de las autoridades competentes.

1. Las autoridades competentes que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan límites al acceso a una actividad económica o su ejercicio de conformidad con lo previsto en el artículo 17 de esta Ley o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, motivarán su necesidad en la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre , sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

2. Cualquier límite o requisito establecido conforme al apartado anterior, deberá ser proporcionado a la razón imperiosa de interés general invocada, y habrá de ser tal que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica.»

« Artículo 3. Definiciones.

A los efectos de esta Ley se entenderá por: [...]

11. «Razón imperiosa de interés general»: razón definida e interpretada la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, limitadas las siguientes: el orden público, la seguridad pública, la protección civil, la salud pública, la preservación del equilibrio financiero del régimen de seguridad social, la protección de los derechos, la

seguridad y la salud de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, las exigencias de la buena fe en las transacciones comerciales, la lucha contra el fraude, la protección del medio ambiente y del entorno urbano, la sanidad animal, la propiedad intelectual e industrial, la conservación del patrimonio histórico y artístico nacional y los objetivos de la política social y cultural.»

Así pues, conviene precisar que las razones imperiosas de interés general que pueden justificar la imposición de limitaciones a una actividad económica según la LGUM no son exclusivamente las enumeradas en el artículo 17.1.a) LGUM (orden público, seguridad pública, salud pública o protección de medio ambiente), que son las contempladas para la exigencia de la medida más restrictiva, la exigencia de autorización previa -que por lo demás también puede fundarse en las circunstancias enumeradas en la letra 17.1.c), que comprende la utilización del dominio público, la existencia de servicios públicos sometidos a tarifas reguladas y la limitación del número de operadores económicos del mercado-, sino las del más amplio listado del artículo 3.11 de la Ley 17/2009 que se ha reproducido.

Pues bien, ***el referido objetivo de mantener un servicio de transporte urbano sometido a ciertas exigencias en beneficio del interés general puede sin duda considerarse comprendido de manera más o menos directa o intensa en varias de las razones enumeradas por dicho precepto, como la seguridad pública, la protección de los destinatarios de los servicios, la protección del medio ambiente y el entorno urbano y los objetivos de la política social. Así, consideramos que el mantenimiento de un servicio de transporte urbano regulado con el sentido y finalidad dichos es, desde luego, un objetivo de política de transporte urbano de los poderes públicos con competencias en la materia que trata de garantizar de una manera más eficaz y efectiva la protección de los intereses y la seguridad de los destinatarios de los servicios y la protección del entorno urbano.***

Rechazamos por tanto la concepción expresada por la CNMC de que el interés público en la materia está indefectiblemente ligado a la plena desregulación de ambas modalidades del servicio de transporte urbano para que compitan entre sí y que excluye cualquier tipo de control regulatorio destinado a asegurar el equilibrio entre ambos o el mantenimiento de un servicio de transporte urbano con vehículos de turismo sometido a determinadas exigencias de calidad y seguridad, como lo es hoy día la opción de los poderes públicos sobre el servicio de taxis. Creemos, por el contrario, que los poderes públicos pueden optar entre el modelo vigente de asegurar un servicio de taxi con dichas características (en cuyo caso tal opción puede admitirse como una razón imperiosa de interés general) o bien dejar el transporte urbano sometido exclusivamente a la libre competencia: la opción escogida constituye una decisión de política sobre el transporte urbano cuyo límite está configurado por la necesidad, proporcionalidad y carácter no discriminatorio de las medidas regulatorias impuestas.

B. La prohibición de determinado tipo de medidas.

Junto con la exigencia de necesidad y proporcionalidad el legislador ha excluido la adopción de determinado tipo de medidas en el artículo 18.2.g) LGUM, que a su vez se remite al 10.e) y f) de la Ley 17/2009, por la que se traspuso la Directiva de Servicios. Al

igual que con la exigencia de una razón imperiosa de interés general, antes de examinar las restricciones previstas en el reglamento impugnado conviene hacer unas consideraciones generales sobre esta prohibición.

Los preceptos citados tienen el siguiente tenor:

«Artículo 18. Actuaciones que limitan la libertad de establecimiento y la libertad de circulación.

[...] 2. Serán consideradas actuaciones que limitan el libre establecimiento y la libre circulación por no cumplir los principios recogidos en el Capítulo II de esta Ley los actos, disposiciones y medios de intervención de las autoridades competentes que contengan o apliquen:

[...] g) Requisitos de naturaleza económica o intervención directa o indirecta de competidores en la concesión de autorizaciones, en los términos establecidos en las letras e) y f) del artículo 10 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre , sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. [...]»

« Artículo 10. Requisitos prohibidos.

En ningún caso se supeditará el acceso a una actividad de servicios en España o su ejercicio al cumplimiento de lo siguiente:

[...]

e) Requisitos de naturaleza económica que supediten la concesión de la autorización a la prueba de la existencia de una necesidad económica o de una demanda en el mercado, a que se evalúen los efectos económicos, posibles o reales, de la actividad o a que se haga una apreciación de si la actividad se ajusta a los objetivos de programación económica fijados por la autoridad competente o a que se comercialicen productos o servicios de un tipo o procedencia determinada. Las razones imperiosas de interés general que se invoquen no podrán encubrir requisitos de planificación económica.

f)Intervención directa o indirecta de competidores, incluso dentro de órganos consultivos, en la concesión de autorizaciones o en la adopción de otras decisiones de las autoridades competentes relativas al establecimiento para el ejercicio de una actividad de servicios, sin perjuicio de la actuación de colegios profesionales y consejos generales y autonómicos de colegios profesionales, como autoridades competentes, en el ámbito de las competencias que les otorga la ley. Esta prohibición se extiende a organismos como las cámaras de comercio y a los interlocutores sociales en lo que concierne al otorgamiento de autorizaciones individuales, pero esa prohibición no afectará a la consulta de organismos como las cámaras de comercio o de los interlocutores sociales sobre asuntos distintos a las solicitudes de autorización individuales, ni a una consulta del público en general.

[...]»

Hay pues dos tipos de requisitos prohibidos, los de naturaleza económica y aquéllos que supongan la intervención directa o indirecta de competidores en la concesión de

autorizaciones. El artículo 18.2.g) LGUM se limita a formular la prohibición de manera genérica, y se remite a los términos de las letras e) y f) del artículo 17 de libre acceso a las actividades de servicio y su ejercicio.

a. La prohibición de requisitos de naturaleza económica. La expresión de requisitos de naturaleza económica es de una gran amplitud, y si se entendiese de manera literal, afectaría plenamente a la mayor parte de las limitaciones impuestas, si no a todas ellas. No puede, en efecto, negarse que las limitaciones cuantitativas y territoriales o la exigencia de una flota mínima pueden calificarse como de "naturaleza económica", o que los requisitos a los vehículos o las limitaciones al acceso al ejercicio de la actividad tienen importantes consecuencias económicas y, por tanto, podrían ser consideradas, lato sensu , de ese carácter. Así se argumenta por parte de los demandantes para descartar las restricciones impuestas en el reglamento impugnado.

Sin embargo, el legislador es taxativo al determinar que dicha expresión se ha de interpretar en los términos de la letra e) del artículo 10 de la Ley 17/2009 . Y ese precepto tiene dos vertientes: por un lado se prohíbe que se condicione la actividad en cuestión a la concurrencia de diversas circunstancias y, por otro, se excluye que respondan a una planificación encubierta. Al examinar los requisitos en particular comprobaremos si incurren en alguno de los condicionamientos excluidos y que harían que las medidas fuesen calificables como de naturaleza económica en el preciso sentido del artículo 10.3 de la Ley 17/2009. Como veremos al examinar los requisitos en cuestión, no supeditan la concesión de autorizaciones de VTC a una necesidad económica, a una demanda del mercado, a que se evalúen los efectos económicos, o a objetivos de programación económica, que son los indicadores que se enumeran en el precepto.

En cuanto a la prohibición de planificación se expresa en su último inciso, en el sentido de que los requisitos que se puedan imponer no pueden responder a una planificación económica. Las razones imperiosas de interés general que se invoquen «no podrán encubrir requisitos de planificación económica», dice el precepto. Pues bien, en el supuesto que nos ocupa, ni la propia razón imperiosa de interés general puede calificarse como una planificación económica ni los requisitos en concreto responden a la planificación económica del sector del transporte urbano, por lo que hay que descartar que queden incursos en la prohibición de requisitos de carácter económico.

No puede considerarse, en efecto, que el objetivo de mantener un servicio de transporte urbano con unas determinadas características de seguridad y calidad como un servicio de interés general pueda calificarse propiamente como una planificación económica, aunque tenga indudables repercusiones en la estructura de dicho mercado. Así, dicha razón de interés general no pretende la regulación global del sector o alcanzar unos determinados resultados o estructura, sino que se limita a formular un objetivo de política en el transporte municipal mediante vehículos (que se preste dicho servicio con unas características determinadas) y los requisitos responden a asegurar la viabilidad económica de dicho objetivo en el marco de la competencia en el sector, no a una planificación económica encubierta del conjunto del mismo.

b. La intervención de competidores en la concesión de autorizaciones o en la adopción de otras decisiones relativas al servicio.

En este caso es claro que ninguno de los requisitos que luego examinaremos supone la participación de los competidores -en este caso, se trataría de los taxis y sus organizaciones- en la concesión de autorizaciones o en la adopción de decisiones sobre el establecimiento para el ejercicio de la actividad. La participación que pudiera haber en órganos consultivos o de participación está contemplada en normas generales y no deriva de los requisitos ahora establecidos e impugnados, por lo que en tal caso resultaría ajena al presente litigio.

C. La exigencia de necesidad y proporcionalidad de las medidas concretas.

Hemos de ver, por tanto, para dar respuesta a las quejas de los recurrentes, la proyección específica sobre las distintas limitaciones del citado principio de proporcionalidad y no discriminación previsto en términos generales en los artículos 43.1.g) LOTT y 5 LGUM, así como si les afecta la prohibición de determinados requisitos establecida en el artículo 18.2.g) LGUM, que a su vez se remite al 10.e) y f) de la Ley 17/2009 , de trasposición de la Directiva de Servicios.

Dicho análisis parte, como se deriva de lo dicho hasta ahora, de la premisa de que el objetivo de tales, lograr una competencia equilibrada de ambas modalidades de transporte urbano que permita el mantenimiento del servicio de taxis de acuerdo con la concepción de servicio de interés general antes expresada, se configura como una razón imperiosa de interés general que se proyecta sobre las medidas concretas.

Recordamos ahora el texto de estos preceptos relativos a los principios de necesidad y proporcionalidad y no discriminación:

- Artículo 43 LOTT

« Artículo 43.

1. El otorgamiento de la autorización de transporte público estará condicionado a que la empresa solicitante acredite, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, el cumplimiento de los siguientes requisitos:

[...] g) Cumplir, en su caso, aquellas otras condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación de los servicios que reglamentariamente se establezcan, atendiendo a principios de proporcionalidad y no discriminación, en relación con la clase de transporte de que se trate en cada caso. [...]»

- Artículo 5 LGUM

« Artículo 5. Principio de necesidad y proporcionalidad de las actuaciones de las autoridades competentes.

1. Las autoridades competentes que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan límites al acceso a una actividad económica o su ejercicio de conformidad con lo previsto en el artículo 17 de esta Ley o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, motivarán su necesidad en la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre , sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

2. Cualquier límite o requisito establecido conforme al apartado anterior, deberá ser proporcionado a la razón imperiosa de interés general invocada, y habrá de ser tal que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica.»

En los fundamentos siguientes examinamos los requisitos y restricciones a la actividad de contemplados en el Real Decreto 1057/2015 para el transporte mediante vehículos con conductor e impugnados por los tres codemandantes, aunque no en todos los casos recurren contra la totalidad de ellos.

En resumen, cualquier restricción que se plantee a la actividad de las VTC en relación con el servicio del taxi ha de cumplir los siguientes requisitos:

- Necesidad de la medida por razón imperiosa de interés general.
- Proporcionalidad.
- No concurran ninguno de los dos tipos de requisitos prohibidos, los de naturaleza económica y aquéllos que supongan la intervención directa o indirecta de competidores en la concesión de autorizaciones.

El artículo cuya modificación se propone se establece un régimen general de acceso y circulación de acceso a la ZBEDEP de Distrito Centro para vehículos con distintivo ambiental CERO y ECO.

En el apartado 3 letra e) de este artículo se establece un régimen de excepciones en función de la razón de acceso o circulación por la razón de acceso o circulación por la ZBEDEP o la actividad a realizar en la ZBEDEP.

En su alegación se argumenta una discriminación a las licencias VTC frente a los taxis que no es tal como se justificará a continuación. Se analiza la alegación con los criterios de necesidad, proporcionalidad y no concurrencia de requisitos prohibidos que se derivan de la STS 921/2018.

La necesidad de la medida restrictiva de acceso de los vehículos más contaminantes está motivada por la protección del medio ambiente, uno de los motivos imperiosos de interés general que recoge la sentencia STS 921/2018.

Respecto a la proporcionalidad, en el caso de VTC, como se reconoce en su alegación, la regulación de la actividad profesional se basa en la precontratación de los servicios. La entrada en la ZBEDEP deberá estar justificada por la prestación del servicio, que sólo puede hacerse mediante precontratación, por lo que la exigencia de que el acceso se realice sólo cuando exista un servicio previamente contratado con origen o destino dentro de la ZBEDEP Distrito Centro está justificado por la actividad. Para cualquier otro motivo de acceso o circulación que no sea la prestación del servicio el régimen de acceso no puede ser otro que el general, puesto que lo que habilita la entrada es precisamente la prestación del servicio. Por tanto, prohibir la entrada de vehículos con distintivo ambiental B o C sin servicio contratado es una medida proporcional, ya que no impacta en la prestación del servicio.

Por el contrario, en el caso del taxi su entrada está plenamente justificada, puesto que puede captar clientes en calle o en paradas ubicadas en el interior de la ZBEDEP, cuestión que prohíbe expresamente la regulación de VTC.

Fuera de la prestación del servicio de VTC, los vehículos adscritos a ese servicio son vehículos ordinarios a efectos de la Ordenanza, puesto que la motivación de la autorización de acceso y circulación es el desarrollo de la actividad.

No hay motivos económicos para la prohibición ni participa la competencia de estos servicios en la concesión de las autorizaciones, por lo que el tercer requisito establecido por la STS 921/2018 se cumple.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Modificación del artículo 25.1 y 5.g) Área de Acceso Restringido "Colonia Marconi".

El antiguo artículo 25 relativo al Área de Acceso Restringido "Colonia Marconi" se redacta de nuevo permitiendo la implantación de medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Por tanto, no procede la alegación sobre el antiguo artículo 25.1 y 5.g) Área de Acceso Restringido "Colonia Marconi", ya
Se contestará a la alegación para la nueva redacción del artículo 25.

Contestación: Se desestima por los siguientes motivos:

La nueva redacción del artículo 25 es más general y habilita al órgano municipal competente para implantar medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión el tráfico.

Desaparece la referencia expresa al Área de Acceso Restringido "Colonia Marconi" que se subsume en el nuevo artículo 25.
En la contestación a la 3ª alegación se analizarán las modificaciones propuestas al nuevo artículo 25.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación:

Acceso a zonas restringidas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico de VTCs

El antiguo artículo 35 1 y 5.ñ) Medidas extraordinarias de restricción del tráfico y del estacionamiento de vehículos en las vías urbanas durante episodios de contaminación atmosférica o por motivos de salud, seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico queda recogido en el nuevo artículo 25, por lo que se contesta a la alegación como si se hubiera realizado al artículo 25.

Contestación: Se desestima por los siguientes motivos:

En su alegación se argumenta una discriminación a las licencias VTC frente a los taxis que no es tal como se justificará a continuación. Se analizará la alegación con los criterios de necesidad, proporcionalidad y no concurrencia de requisitos prohibidos.

La nueva redacción del artículo 25 es más general y habilita al órgano municipal competente para implantar medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión el tráfico.

La posibilidad de conceder excepciones a vehículos está tasada, entre otros, a taxis en servicio y quien los conduzca esté presente y los vehículos de alquiler con conductor con servicio contratado y origen o destino en la zona restringida.

La necesidad de la medida restrictiva de acceso de los vehículos más contaminantes está motivada por la protección del medio ambiente, uno de los motivos imperiosos de interés general que recoge la sentencia STS 921/2018.

Respecto a la proporcionalidad, en el caso de VTC la regulación de la actividad profesional se basa en la precontratación de los servicios. La entrada en las zonas restringidas deberá estar justificada por la prestación del servicio, que sólo puede hacerse mediante precontratación, por lo que la exigencia de que el acceso se realice sólo cuando exista un servicio previamente contratado con origen o destino dentro del área restringida está plenamente justificada. Para cualquier otra actividad que no sea la prestación del servicio el régimen de acceso no puede ser otro que el general, puesto que lo que habilita la entrada es precisamente la prestación del servicio.

En este caso, sólo pueden entrar taxis en servicio que pueden captar clientes en calle o en paradas ubicadas en el interior de la zona restringida, por lo que no se exige que en el momento de la entrada sea necesario que esté prestando el servicio.

Fuera de la prestación del servicio de VTC, los vehículos adscritos a ese servicio son vehículos ordinarios a efectos de la Ordenanza, por lo que estarán sometidos al régimen general.

No hay motivos económicos para la prohibición ni participa la competencia de estos servicios en la concesión de las autorizaciones, por lo que el tercer requisito establecido por la STS 921/2018 se cumple.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación:

Permitir la parada de vehículos VTC en carriles bus

En relación al artículo 40, relativo a las paradas y estacionamientos, que no es objeto de la modificación de la Ordenanza, solicita que el anteproyecto objeto de alegaciones se suprima cualquier referencia a la restricción de la circulación de los VTCs por los carriles bus, así como que en este artículo 40, que no ha sido objeto de reforma, se amplíe su punto número 3, relativo a los VTCs, incluyendo en el mismo tiempo y circunstancias que se recogen el su número 2 en el caso de que el taxi debe efectuar una parada.

Contestación: Se desestima por los siguientes motivos:

En su alegación se argumenta una discriminación a las licencias VTC frente a los taxis que no es tal como se justificará a continuación. Se analizará la alegación con los criterios de necesidad, proporcionalidad y no concurrencia de requisitos prohibidos.

Los denominados carriles bus son carriles reservados para la circulación exclusiva de vehículos de transporte público de viajeros, considerando entre ellos los vehículos autotaxis, que como señala la sentencia es un servicio de transporte de viajeros de interés público. Ambos servicios el transporte urbano colectivo y el taxi tienen habilitadas las paradas en el carril bus.

Debido a la gran densidad de tráfico que soportan las grandes ciudades, la reserva de estos carriles para los transportes colectivos de viajeros tienen como objetivo facilitar su circulación. Se pretende, en la medida de lo posible, dar preeminencia al transporte público y así incentivar su utilización, mejorando la rapidez y comodidad a los usuarios Y evitando la utilización indiscriminada de los vehículos particulares dentro del casco urbano.

Es, por tanto, la necesidad de proporcionar un transporte público rápido, cómodo y seguro lo que justifica la necesidad de reserva de carriles bus que se justifica plenamente por motivos de interés general, como recoge la sentencia***, el referido objetivo de mantener un servicio de transporte urbano sometido a ciertas exigencias en beneficio del interés general puede sin duda considerarse comprendido de manera más o menos directa o intensa en varias de las razones enumeradas por dicho precepto, como la seguridad pública, la protección de los destinatarios de los servicios, la protección del medio ambiente y el entorno urbano y los objetivos de la política social.*** *Así, consideramos que el mantenimiento de un servicio de transporte urbano regulado con el sentido y finalidad dichos es, desde luego, un objetivo de política de transporte urbano de los poderes públicos con competencias en la materia que trata de garantizar de una manera más eficaz y efectiva la protección de los intereses y la seguridad de los destinatarios de los servicios y la protección del entorno urbano.*

Las VTCs, cuyo número en la Comunidad de Madrid está en torno a 9.000, sin contar con VTCs de otras comunidades autónomas que pueden prestar hasta un 20% de sus servicios en la ciudad de Madrid, es el mismo orden de magnitud que la flota efectiva del taxi, 12.578 vehículos (4/5 de la flota total). Permitir la parada de estos vehículos en el carril bus produciría unos efectos significativos contrarios a los motivos de interés general que justifican la reserva de carriles bus.

Prohibir la parada de VTCs en los carriles bus es una solución proporcional por los motivos siguientes. Sólo afecta a 193 kilómetros de los 3.000 Km de vías urbanas que tiene la ciudad de

Madrid, apenas un 6,4% de las mismas. En segundo lugar, así como para el servicio de autotaxi es posible la contratación en calle en cualquier sitio, la precontratación obligatoria del servicio VTC permite planificar perfectamente la ubicación de la recogida evitando los carriles bus, lo que permite conciliar la recogida de los pasajeros con la fluidez del tráfico. Finalmente, esta restricción aplica no sólo a las VTC sino al resto de vehículos urbanos que no tengan consideración de transporte público o servicio de interés público, por lo que su tratamiento es homogéneo respecto a otras actividades económicas que se desarrollen en la ciudad, incluso como otras de transporte de viajeros como los servicios de autobuses discrecionales.

No hay motivos económicos para la prohibición ni participa la competencia de estos servicios en la concesión de las autorizaciones, por lo que el tercer requisito establecido por la STS 921/2018 se cumple.

En consecuencia, a la vista de lo expuesto la prohibición de parada en carriles bus es una medida necesaria y proporcional, por lo que no procede atender la alegación.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación:

Incluir como reservas dotacionales las reservas para estacionamiento de vehículos de alquiler con conductor

Se propone la inclusión en el artículo 59 Clasificación de las reservas de estacionamiento, una nueva número en la letra a) incluyendo un nuevo tipo especial de reserva para “vehículos de alquiler con conductor”.

Contestación: Se desestima por los siguientes motivos:

Las reservas dotacionales se justifican por la existencia de un interés público en la reserva de un espacio para una determinada actividad.

En su alegación UNAUTO VTC equipara el servicio prestado por las VTC con el servicio del taxi que sí tiene un tipo de reserva dotacional específica.

El servicio del taxi, a diferencia del servicio de las VTC, puede ser contratado en parada. Las paradas constituyen un sistema eficiente de ordenación del tráfico al asignar espacios dedicados a un servicio de interés público en lugares donde la demanda lo justifique, de forma que sea fácilmente localizable por los usuarios.

En cambio, en el caso de VTC la regulación de la actividad profesional se basa en la precontratación de los servicios. Por tanto, en ningún caso el usuario podría contratar el servicio en una parada y, en consecuencia, no existe ninguna razón para reservar un espacio a un servicio que no puede ser iniciado desde ese lugar. En definitiva, no existe ningún motivo de interés público reservar un espacio para este servicio, cuando el rasgo esencial de las VTC es la precontratación.

A efectos de estacionamiento, los vehículos adscritos al servicio VTC son vehículos ordinarios a efectos de la Ordenanza, por lo que estarán sometidos al régimen general, ya que no existe ningún elemento de la prestación de su servicio que requiera una reserva de un espacio, más

bien al contrario, como el rasgo esencial es la precontratación, no existe esa vinculación entre el punto de estacionamiento y el servicio.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

6ª) Alegación:

Incluir como reservas para VTCs en aparcamientos municipales rotacionales en régimen disuasorio

En el artículo 124. 4 relativo a los Aparcamientos municipales rotacionales en régimen disuasorio pues propone incluir entre las reservas que, los aparcamientos disuasorios podrán contar con carácter preferente, las dedicadas a VTCs.

Contestación: Se desestima por los siguientes motivos:

Las reservas dotacionales se justifican por la existencia de un interés público en la reserva de un espacio para una determinada actividad. Los aparcamientos disuasorios tienen como misión la promoción de la multimodalidad en el transporte, permitiendo reducir la entrada de vehículos al interior de ciudad, a la que se accede mediante transporte público, para lo cual es necesario habilitar aparcamientos de gran capacidad que permitan facilitar esta la transición entre el transporte público y privado.

En su alegación UNAUTO VTC equipara el servicio prestado por las VTC con el servicio del taxi que sí tiene un tipo de reserva dotacional específica.

El servicio del taxi, a diferencia del servicio de las VTC, puede ser contratado en parada. Las paradas constituyen un sistema eficiente de ordenación del tráfico al asignar espacios dedicados a un servicio de interés público en lugares donde la demanda lo justifique, de forma que sea fácilmente localizable por los usuarios.

Los vehículos “CERO EMISIONES” dedicados al arrendamiento de vehículos sin conductor de corta duración de base fija representan un medio de transporte de muy bajo impacto medioambiental que es posible contratar en ubicaciones fijas. Dentro de la promoción de la multimodalidad del transporte con menor impacto ambiental se justifica la inclusión de reservas de diferentes modos de transporte para que pueda hacerse la transición al transporte público que se realiza en los aparcamientos disuasorios. Para ello es preciso habilitar el estacionamiento de los vehículos que se utilicen en alguno de los tramos del desplazamiento multimodal. En el caso de los vehículos sin conductor, el aparcamiento del vehículo es imprescindible puesto que no existe un conductor que pueda hacerse cargo del mismo entre dos contrataciones sucesivas, y el vehículo debe quedar correctamente aparcado, aspecto que no concurre en el caso de las VTC que, por definición son una modalidad de alquiler de vehículo con conductor, por lo que el aparcamiento no es necesario.

En cambio, en el caso de VTC la regulación de la actividad profesional se basa en la precontratación de los servicios. Por tanto, en ningún caso el usuario podría contratar el servicio en una parada y, en consecuencia, no existe ninguna razón para reservar un espacio a un servicio que no puede ser iniciado desde ese lugar. En definitiva, no existe ningún motivo de interés público reservar un espacio para este servicio, cuando el rasgo esencial de las VTC es la precontratación. Tampoco tiene sentido reservar un espacio para la bajada de viajeros, ya

que esta puede hacerse en las correspondientes estaciones y paradas de transporte público sin necesidad de realizar una reserva.

Los vehículos adscritos al servicio VTC son vehículos ordinarios a efectos de la Ordenanza, por lo que estarán sometidos al régimen general de estacionamiento, ya que no existe ningún elemento de la prestación de su servicio que requiera una reserva de un espacio, más bien al contrario, como el rasgo esencial es la precontratación, no existe esa vinculación entre el punto de estacionamiento y el servicio.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7ª) Alegación:

Modificación del artículo 195 y la Disposición Transitoria Segunda.

En primer lugar, es necesario poner de manifiesto que este artículo y su disposición transitoria segunda no son objeto de esta modificación.

UNAUTO VTC propone una moratoria de dos años en las fechas de prohibición de circulación de vehículos con distintivo ambiental A y B de la Disposición Transitoria Segunda letra a), quedando establecida la fecha de limitación de la circulación el 31 de diciembre de 2024.

Contestación: Se desestima por los siguientes motivos:

En la argumentación contra la alegación presentada alude a una pretendida discriminación frente al taxi, cuando el taxi está sometido exactamente a la misma obligación.

La moratoria contenida en el Decreto 42/2021, de 17 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se establece una moratoria en la antigüedad máxima de los vehículos que prestan servicios de transporte de viajeros, adscritos a licencias autotaxi en la Comunidad de Madrid (BOCM 18/03/2021), afecta a la vida útil del vehículo, pero no al distintivo ambiental. Es decir, son obligaciones diferentes que hay que cumplir en todo caso y puede darse el caso de que un taxi que, en virtud de la prórroga de la vida útil pueda circular, no pueda hacerlo por el incumplimiento de los requisitos ambientales.

Para las VTC, la regulación de su vida útil se realiza en el artículo 181 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. En cualquier caso, cualquier medida de prórroga de la vida útil de los vehículos VTC debería dictarla la administración competente, en este caso, la Administración General del Estado.

Desde un punto de vista de la oportunidad de la medida, la motivación de la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible es profundizar en las medidas para la mejora de la calidad del aire, por lo que no tiene ningún sentido retrasar las medidas ya adoptadas en el año 2018, tanto para vehículos autotaxi como para VTC.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

8ª) Alegación:

Eliminación de la obligación de dar de alta a las VTC en el SGMC para el acceso a las zonas de bajas emisiones.

Se propone una modificación del ANEXO III. REGIMEN DE GESTIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES DE ESPECIAL PROTECCION "MADRID CENTRAL", PRIMERO. - CRITERIOS DE GESTIÓN DE LOS PERMISOS DE ACCESO Y CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS POR LA ZBEDEP "MADRID CENTRAL", CRITERIO 10: "Vehículos autotaxis y vehículos turismo de arrendamiento con conductor (VTC), en la que se elimine el punto 10 letra b que establece la obligación de dar de alta a las VTC en el SGMC y se equipare al régimen de los autotaxis del Área de Prestación conjunta.

Contestación: Se desestima por los siguientes motivos:

La motivación de esta medida es la necesidad de disponer de los datos de los vehículos de alquiler con conductor para configurar los sistemas automáticos de control de acceso a las ZBEDEP.

Si bien es cierto que la información que se requiere a las VTC está en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, gestionado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el acceso informático a este registro que se facilita al Ayuntamiento de Madrid está diseñado para el acceso de personas, para lo que exige una prueba denominada CAPTCHA ("Completely Automated Public Turing test to tell Computers and Humans Apart", "Prueba de Turing pública y automática para diferenciar máquinas y humanos") que impide la verificación automatizada de los datos de las matrículas capturadas por los sistemas automáticos de sanciones.

Para que el funcionamiento de los sistemas automáticos de sanciones sea posible es necesario que la información que permita controlar los parámetros de acceso a las zonas de bajas emisiones esté disponible en una base de datos. En este sentido, la Dirección General de Tráfico ofrece en formato abierto el fichero de distintivos ambientales de la flota registrada en el Registro de Vehículos con los campos matrícula y distintivo ambiental, actualizado diariamente, que permite la configuración de los sistemas automáticos de control.

Por tanto, la obligación que se impone a las VTCs es necesaria, porque de no disponer de ella sería imposible la utilización de sistemas automatizados de control de acceso a las ZBEDEP al no estar disponible dicha información de forma adecuada para la utilización de sistemas automáticos de sanciones; y es proporcional, puesto que se requiere la información mínima necesaria para la configuración de estos sistemas automáticos de sanciones. No disponer de esta información supondría la imposibilidad material del control de acceso, dado el volumen de vehículos que circulan en las ZBEDEP, lo que resultaría en la imposibilidad de aplicación de la norma.

No es comparable la situación de la flota de autotaxi pertenecientes al Área de Prestación Conjunta de Madrid creada por la Resolución de 11 de marzo de 2021, de la Dirección General de Transportes y Movilidad, de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, por la que se constituye el nuevo Área de Prestación Conjunta de los Servicios de Transporte de Viajeros en Automóviles de Turismo de Madrid y se establecen las normas que la regulan, puesto que conforme al artículo Tercero el Ayuntamiento de Madrid es el órgano gestor y

dispone de todos los datos necesarios para la configuración de los sistemas automáticos de control de acceso.

Se hace notar, que la obligación de suministro de información se extiende a los taxis que no pertenezcan al Área de Prestación Conjunta de Madrid que deseen acceder a las ZBEDEP, puesto que el Ayuntamiento de Madrid no dispone de la información necesaria para configurar los sistemas automatizados de control de acceso. Es decir, la obligación de facilitar la información no se establece en función de la condición de taxi o VTC de un vehículo, sino por la necesidad que supone la configuración de los sistemas automatizados de control de accesos a las ZBEDEP. En este sentido, no es posible alegar una discriminación general entre taxis y VTCs.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES n º 39

Dª [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª [redacted]**, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 24 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210710549 por el que **Dª** [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: artículo 22.2 de la OMS.

Solicita incluir en el artículo 22.2 de la OMS otro objetivo de las ZBEDEP: “promover y facilitar la movilidad en bicicleta” al entender que la necesidad de desplazamiento de la población debe ser cubierta prioritariamente con medios sostenibles y que es preciso nombrarla específicamente y no a través de ninguna fórmula genérica.

Contestación:

No se considera necesario incluir una mención expresa al fomento del uso de la bicicleta entre los objetivos de la ZBEDEP, por entenderse lógicamente incluida la promoción del uso de este medio de transporte entre los objetivos definidos por los apartados g) y h) del artículo 22.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo:

"g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes".

Las bicicletas son, sin duda, vehículos de los menos contaminantes, pero dentro de dicha categoría no es lo mismo el impacto medioambiental de una bicicleta que el de una bicicleta de pedales con pedaleo asistido como consecuencia del empleo de un motor eléctrico y una batería. Por ello se considera conveniente definir el objetivo en términos más generales y omnicomprensivos sin entrar a establecer órdenes de prelación de los vehículos menos contaminantes en función de su menor impacto ambiental.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: artículo 22.3.d) de la OMS.

Se solicita añadir a la redacción del artículo 22.3.d) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, entre las medidas de ordenación permanente del tráfico, la "limitación máxima de 30 km/h sin perjuicio de velocidades menores de acuerdo al carácter de la vía".

Contestación:

Se desestima limitar la velocidad a un máximo de 30 Km/h en todas las vías de la ZBEDEP por estar limitada la velocidad genérica en zona urbana por el Reglamento General de Circulación con límites de 20 km/h en calles de plataforma única, 30 Km/h en calles de un carril por sentido y a 50 Km/h en calles con más de un carril por sentido.

En una ZBEDEP coexisten vías de distinta configuración y con distinto límite máximo de velocidad conforme a lo previsto tanto en el artículo 50 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, como del artículo 17 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación: artículo 25.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 25.5 de la OMS un nuevo apartado "i) las bicicletas y otros ciclos y VMP", por entender que no parece muy razonable excluir a las bicicletas en episodios de congestión o alta contaminación cuando en ningún caso son las causantes.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 25 de la OMS no se refiere a ordenaciones temporales por motivos medioambientales, sino a medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Puede resultar necesario prohibir con carácter extraordinario y temporal la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación: artículo 38.4 de la OMS.

Se solicita añadir sustituir el primer párrafo del artículo al artículo 38.4 por el siguiente: "En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Solicita también incluir una cuarta letra con la siguiente redacción: "d) en caso de vía ciclista, señalizar un desvío y protegerlo del tráfico ordinario de modo que no haya diferencia en el grado de seguridad y accesibilidad y no suponga un rodeo reseñable".

Se estima parcialmente:

1) Se estima la modificación del primer párrafo del artículo al artículo 38.4 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, mediante la adición de las palabras "o vía ciclista" en el primer párrafo de la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 38.4 de la OMS que queda redactado en los siguientes términos**:**

> "**Artículo 38.4.** En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Se deja constancia de la modificación en el informe de cambios en el Proyecto normativo y en la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial como consecuencia de las alegaciones formuladas durante la información pública.

2) Se desestima la propuesta de introducir una nueva letra "d)" en el artículo 38.4 de la OMS con el contenido propuesto por la alegación, porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

5ª) Alegación: artículo 38.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 38.5, que establece que "5. Cuando la ocupación implique el corte de calle, será obligatorio señalizar los desvíos alternativos mediante el empleo de la señalización provisional correspondiente, requiriendo, en su caso, la presencia de señalistas", el siguiente párrafo: "Se considerarán los diferentes tipos de vehículos a la hora de aplicar los cortes, teniendo una especial consideración con las bicicletas como vehículo menos invasivo que no precisa, en muchas ocasiones, de la prohibición de otros por sus propias características

físicas. En caso de que las bicicletas no pudieran pasar se diseñará un itinerario alternativo que no suponga mayor rodeo, inseguridad o merma de accesibilidad".

Contestación:

Se desestima porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

Esta alegación **no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

6ª) Alegación: artículos 47.2 y 47.3 de la OMS.

Se solicita que se exceptúe a las bicicletas de la aplicación de las prohibiciones de estacionamiento de los apartados 2 y 3 del artículo 47 de la OMS, por entender que el redactor tan solo tiene presente el automóvil y el espacio que ocupa. Sugerimos una redacción más inclusiva con aquellos medios que poco o nada tienen que ver con los coches y que en ningún caso son los causantes de los problemas que la presente ordenanza pretende solucionar.

Contestación:

La regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se recoge en el artículo 48.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regula dónde y bajo qué condiciones pueden estacionar dichos vehículos.

Sin perjuicio de ello, en tanto que vehículos, las bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP están sujetos a las prohibiciones generales de parada y estacionamiento del resto de vehículos reguladas en el artículo 47 de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Resultan de aplicación a las bicicletas los supuestos regulados en las letras:

a) en todos aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente si la señalización existente prohíbe el estacionamiento de bicicletas;

b) para dar cumplimiento a la obligación legal de rotación en el estacionamiento; c) en las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales, embajadas, personas de movilidad reducida y otros usos;

d) en las paradas de autobús sin acera adelantada, para permitir el acceso universal al transporte público colectivo regular de viajeros;

e) por motivos de seguridad, en la zona de seguridad fijada para las dependencias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y frente a las salidas de vehículos de emergencia, debidamente señalizadas;

f) delante de los vados correctamente señalizados, entendiendo por tales tanto los destinados a la entrada y salida de vehículos a través de itinerarios peatonales como los destinados a la supresión de barreras arquitectónicas en los itinerarios peatonales;

g) en los lugares reservados exclusivamente para parada de vehículos; i) en batería, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas sin señal que habilite tal posibilidad de estacionar en batería;

j) en línea, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas cuando el estacionamiento deba efectuarse en batería conforme a la señalización existente;

k) en el arcén, por razones de seguridad vial;

l) en los lugares que vayan a ser ocupados temporalmente para otros usos o actividades, en cuyo caso se deberá señalizar adecuadamente al menos con cuarenta y ocho horas de antelación;

m) el estacionamiento en vía pública para su venta; o) por motivos de seguridad si se prohibiera su estacionamiento con base en el artículo 25 de la OMS.

No resulta de aplicación a las bicicletas los siguientes supuestos que no precisan de exclusión normativa porque su objeto se refiere exclusivamente a determinados tipos de vehículos entre los que no se encuentran las bicicletas, o porque dicha regulación no se aplica a las bicicletas por estar expresamente excepcionadas por otro precepto de la OMS:

h) El apartado h) que se refiere al SER al establecer "h) La prohibición de estacionar en *los lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria sin disponer de la autorización de estacionamiento correspondiente, o superando el tiempo máximo de estacionamiento autorizado en función de la tasa de estacionamiento abonada"*, pero que no resulta de aplicación a las bicicletas porque el artículo 51.1 de la OMS excluye expresamente a los vehículos de dos y tres ruedas de la regulación del estacionamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) por lo que no afecta a las bicicletas.

ll) El apartado ll) que se refiere expresamente a los remolques o semiremolques, por lo que no afecta a las bicicletas.

ñ) El apartado ñ) se refiere a vehículos automóviles CERO emisiones, por lo que no afecta a las bicicletas.

Por todo lo anteriormente expuestos **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza.

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (**MAIN**) para recoger parte de la argumentación expuesta.

7ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Se solicita que en el primer párrafo del artículo 48.1 de la OMS se suprima el término "exclusivamente".

A la vista de la alegación se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que "con carácter excepcional" pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

Por ello, **se estima parcialmente** en la medida en que no se suprime el término "con carácter excepcional", pero sí se determinan las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

> "**Artículo 48.** *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*
>
> 1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:
>
> a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.
>
> b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.
>
> Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:
>
> ff) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.

gg) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.

hh) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC".

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

8ª) Alegación: artículo 48.1.b) de la OMS.

Se solicita sustituir la redacción de artículo 48.1.b) por el siguiente contenido:

"b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos circularán diligentemente, a paso de peatón y manteniendo la distancia de seguridad con los viandantes hasta el lugar de estacionamiento. Si por la densidad peatonal fuera imposible cumplir estas condiciones, harán el desplazamiento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

En ausencia de estacionamientos específicos alrededor (no más de 50m – 30 segundos andando), y a fin de proteger el criterio de proximidad -puerta a puerta- de la movilidad ciclista, el aparcamiento de bicicletas se complementará pudiendo amarrarla en vallas o elementos de mobiliario urbano, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales. Podrán situarse en la acera, anclado o no al mobiliario urbano siempre que se conserve un ancho mínimo de 2m y no ocupen el pavimento tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público".

La propuesta se basa en la necesidad de mantener la ventaja que supone para la persona ciclista el desplazamiento puerta a puerta a través de la facilidad de estacionamiento, como recoge el Manuel de Aparcamientos editado por el IDEA del Ministerio de Industria, que plantea que el estacionamiento debe estar a un radio de 50 metros (30 segundo andando).

La persona alegante considera una obviedad el escaso número de aparcabicicletas con relación al número de lugares y destino de desplazamientos, por lo que sería un auténtico despropósito prohibir el amarre de las bicicletas en el mobiliario urbano.

Para el fomento de la movilidad en bicicleta, es importante complementar los aparcamientos específicos con el uso del mobiliario urbano modificando incluso éste mediante diseños adecuados. Limitar el anclaje de las bicicletas a los pocos aparcabicis existentes, uno por cada tres kilómetros de vías públicas de la ciudad de Madrid y regular la retirada de la bicicleta por

el amarre al mobiliario urbano como establece el artículo 89 del presente proyecto de modificación, es un ataque claro al uso de la bicicleta.

Sobre la obligación de bajarse de la bicicleta para llegar al aparcamiento, no parece muy razonable que un vehículo con una masa de 15 kilos aprox. esté obligado a ello y otros con masas mucho mayores como motos, ciclomotores, no, sabiendo que es práctica habitual en el desarrollo ciclista, las zonas de convivencia peatón-bici bajo unas claras condiciones de seguridad a favor del primero.

Contestación:

Se estima parcialmente:

a) **Se estima parcialmente** la alegación relativa a autorización de estacionamiento en aceras cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros y se cumplan las condiciones establecidas en la nueva redacción dada al artículo 48.1 de la OMS en los términos estimados en la contestación a la alegación anterior.

b) **Se desestima la alegación relativa a la propuesta de que las personas ciclistas puedan circular en bicicleta por la acera con precaución por la acera hasta el lugar de estacionamiento** se desestima para evitar atropellos y otros problemas de seguridad vial en las aceras y para asegurar la accesibilidad universal.

Estimar la pretensión de las personas ciclistas supondría mantener la situación actual en la que numerosos ciudadanos denuncian situaciones de riesgo de seguridad vial, accidentes, atropellos que afectan a la seguridad de las personas, a su integridad física y a la garantía de la accesibilidad universal del espacio público.

La protección de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida exige que ningún vehículo circule por las aceras y zonas estanciales destinadas a los peatones.

Por tanto, resulta necesario para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial, la integridad física de los peatones y muy especialmente la garantía de los derechos de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida, que las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP deban apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transiten en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento, en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.1.b) de la OMS.

A mayor abundamiento se recuerda que el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre prohíbe expresamente la circulación de toda clase de vehículos por las aceras y demás zonas peatonales.

En lo referente al argumento expuesto en la alegación sobre las motos, debe recordarse que la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.d) de la OMS solo permite el

uso de la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, y que si no se obliga a desmontar de la moto es como consecuencia de elevado peso de las motos y la consecuente necesidad de avanzar por la acera con la única fuerza de las piernas desde el asiento de la moto, debiendo mantener la seguridad vial, la accesibilidad universal y la prioridad del tránsito peatonal:

> "Artículo 48.2.c) Proyecto normativo.
> El acceso de estos vehículos a la acera solo podrá llevarse a cabo para estacionar conforme a las reglas establecidas en el artículo 48.2, pudiendo únicamente emplear la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, debiendo acceder con la diligencia debida para respetar la seguridad vial, la accesibilidad y la prioridad de tránsito de los peatones".

La OMS no autoriza a las motos a circular por las aceras, de hecho lo prohíbe expresamente en el artículo 138.2 de la OMS en aplicación del artículo 121.5 del RGC, simplemente les permite emplear el motor para salvar el desnivel de la acera, permitiéndoles tan solo andar con el vehículo sin desmontar de la moto, porque esa posición les permite caminar con mayores condiciones de seguridad vial tanto para la persona que conduce la moto como para el resto de personas que transitan por la acera.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza pero sí de la MAIN para recoger la argumentación expuesta.**

9ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Asimismo se solicita que se añada al artículo 48.1 el siguiente párrafo: Las planificaciones urbanísticas de calles nuevas o de remodelaciones de calles tendrán en cuenta los aparcabicis como una parte más del equipamiento y proyectará su instalación al igual que se proyecta la de bancos o papeleras.

Contestación:

Se desestima porque no es objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible regular cuestiones de planificación urbanística. El objeto de la OMS se regula en su artículo 1.

Por otro lado se recuerda que la instalación de anclajes para el estacionamiento de bicicletas no precisa de una ordenanza municipal, sino que se trata de acciones administrativas de gestión de la movilidad sujetas a disponibilidad presupuestaria.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

10ª) Alegación: artículo 72 de la OMS.

Solicita que se añada al título del artículo 72 el término "bicicletas". Queda, por tanto: At. 72 Reservas para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y vehículos de movilidad personal.

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el** título del artículo **72 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término "bicicletas", que queda redactado en los siguientes términos:

> "Artículo 72. Reservas para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y vehículos de movilidad personal".

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

11ª) Alegación: artículo 75 de la OMS.

Solicita añadir al primer párrafo del artículo 75 el término "bicicletas". Queda, por tanto: Art. 75 En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el primer párrafo del artículo 75 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término "bicicletas", que queda redactado en los siguientes términos:

> "Artículo 75. Disposiciones técnicas.
>
> En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación: (…)".

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

12ª) Alegación: artículo 87.1.b) de la OMS.

Solicita que el artículo 87.b) quede redactado en los siguientes términos: "Se instalarán elementos de segregación **y protección** respecto de otros espacios de aparcamiento".

La segregación de un espacio puede hacerse a través de elementos como pintura. La protección consistiría en evitar físicamente que ningún otro vehículo pueda invadir el espacio reservado.

Contestación:

La alegación se entiende referida a la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto del artículo 87.1.b) de la OMS.

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

1º) El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público.

2º) La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al estacionamiento de otros vehículos.

3º) El Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

13ª) Alegación: artículo 124.4 de la OMS.

Solicita que se añada a la propuesta de redacción de artículo 124.4 de la OMS recogida por el Proyecto, el siguiente párrafo: "Los aparcamientos para bicicletas se situarán lo más cercanamente posible a las entradas principales y a la vía ciclista que hubiera. Si el aparcamiento diera servicio a una estación de transporte público, se situará lo más próximo a ésta".

Contestación:

Se desestima la alegación porque, si bien el criterio propuesto es habitualmente empelado por el Ayuntamiento de Madrid en el diseño de los aparcamientos rotacionales municipales en régimen disuasorio, no siempre es posible atender a dicha consideración por cuestiones de accesibilidad o de diseño de la vía pública.

Por otro lado, la propuesta supone un nivel de detalle que entraría en cuestiones de diseño de la vía pública, que no son objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible sino de otras normas municipales.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

14ª) Alegación: artículo 138.2 OMS.

Solicita que se suprima el apartado 2 del artículo 138 que prohíbe la circulación y el estacionamiento de motocicletas, ciclomotores, bicicletas y VMP en las calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón.

En un contexto de promoción de una movilidad sostenible, la movilidad ciclista no puede tener la misma restricción que la movilidad en moto. Las rutas directas, exentas de rodeo, y con una mínima pendiente son factores a tener en cuenta para trazar los itinerarios ciclistas. Dado el contexto urbano es muy posible que estos itinerarios coincidan con calles "peatonalizadas". En ningún caso la solución debe pasar por la prohibición sino por una regulación compatible. La movilidad activa es compatible en sus diferentes modalidades. Tan solo es necesario seguir las pautas que establecen la práctica totalidad de los planes directores ciclistas, incluso el de Madrid, en cuanto a la solución a aplicar según el número de peatones por metro de sección y hora. Asimismo, la regulación puede ser variable según el tramo horario en cuestión. Es decir, una intensa afluencia de peatones, coincidentes con un evento puntual o un horario de especial afluencia comercial, podría hacer variar la permeabilidad ciclista y que ésta se desarrolle con el ciclista bajado de la bici.

Sobre el estacionamiento, debemos saber que el flujo peatonal no se produce en la totalidad de la acera, máxime cuando ésta no guarda la necesaria uniformidad y contiene zonas fuera del tránsito peatonal: entre alcorques, orejetas, etc. Estos puntos pueden ser aptos para un estacionamiento de bicicletas ya que la acera ofrece una protección con respecto al tráfico motorizado. Por otro lado, todos sabemos que NO son las bicicletas quienes causan problemas a los caminantes, sino las motos y muchos coches que invaden el espacio peatonal.

Contestación:

Se desestima la alegación referente a la prohibición de circulación de bicicletas por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque, como debe recordarse, la circulación de bicicletas, motos y VMP se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Se desestima la alegación referente a la prohibición de estacionamiento de bicicletas en las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque dicha prohibición constituye uno de los elementos esenciales de esa especial protección para el peatón objeto de declaración, sin la cual carecería de sentido dicha declaración.

La declaración de especial protección para el peatón de aceras, calles y zonas estanciales debe implicar la prohibición de estacionamiento de vehículos tanto por razones de seguridad vial como por razones de seguridad de las personas, al objeto de garantizar la seguridad vial, la seguridad de la integridad física de las personas, la accesibilidad universal del espacio público y la protección de patrimonio histórico y del patrimonio de las Administraciones Públicas en aquellas aceras, calles y zonas en las que por la especial intensidad del tránsito peatonal por su especial significación socio cultural y comercial, por su relevancia en los itinerarios peatonales o la habitualidad de la concentración elevada de ciudadanos, por la necesidad de garantizar la

seguridad vial en los mismos, o por su valor histórico se declaren de especial protección para el peatón.

Se recuerda en este sentido que en la contestación de varias alegaciones formuladas durante la información pública, tomando en consideración razones de técnica normativa, se ha estimado dar una nueva redacción a la propuesta de artículo 48.1 de la OMS, que determina las condiciones en las que podrá estacionarse una bicicleta en la acera fuera de las reservas específicas para estos vehículos, y que expresamente condiciona la posibilidad de dicho estacionamiento a que no se trate de una acera declarada de especial protección para el peatón.

Dado que la redacción propuesta se refiere exclusivamente a la posibilidad de estacionar en las aceras, en las calles peatonales, zonas estanciales y espacio declarados de especial protección para el peatón está absolutamente prohibido el estacionamiento de motos y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos y de los VMP.

Por todo lo anterior, se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza. Se modifica la MAIN** para incluir los argumentos expuestos en la contestación de esta alegación.

15ª) Alegación: artículo 167.1 OMS.

Solicita que el artículo 167.1 quede redactado en los siguientes términos: "Quienes utilicen la bicicleta **seguirán** las normas de circulación adoptando las medidas necesarias para garantizar **su propia seguridad**, la convivencia con el resto de vehículos y con los peatones en condiciones de seguridad vial".

Contestación:

Se desestima porque se considera más adecuada técnicamente la expresión "deberán cumplir las normas de circulación" que la expresión "seguirán las normas de circulación" propuesta por la alegación. Asimismo se considera innecesario hacer referencia a la garantía de su propia seguridad por encontrarse incluida en las obligaciones generales de circulación recogidas en la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, por lo que resulta innecesaria su inclusión.

En este sentido se recuerda que el primer párrafo del artículo 10.2 del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) establece que:

> *"Artículo 10 de la LTSV. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.*
>
> *2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía".*

16ª) Alegación: artículo 167.2 OMS.

Solicita la supresión de artículo 167.2 que regula la obligación de que las personas menores de dieciocho años protejan su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

El casco obligatorio no es como el cinturón de seguridad obligatorio: los sistemas de retención salvan vidas y no desincentivan el uso del coche. Hay que basarse en la evidencia científica a la hora de tomar decisiones políticas y en España los colectivos ciclistas son unánimes, como lo son los países de nuestro entorno y los que tiene un gran uso de la bicicleta: si queremos calles y carreteras más seguras, debemos promover el uso de la bicicleta e invertir en infraestructura ciclista segura y de calidad.

La probabilidad de sufrir una colisión en bicicleta se reduce en aquellos lugares donde más se usa. De ahí que las mejores políticas para proteger al ciclista sean las que promueven el uso de la bicicleta. A esta evidencia científica se la conoce como "seguridad en números": a más ciclistas, más seguridad. Es decir, la obligación del uso del casco reduce el número de bicicletas por las calles, reduciéndose así su seguridad ya que el resto de conductores de coches, motos, camiones, autobuses, etc. comprueban una menor presencia de ciclistas y por tanto disminuyen su atención ante ellas. Al mismo tiempo, quien no usa la bicicleta, en un porcentaje muy elevado vuelve al uso del coche incrementando el riesgo de atropello.

El que un ayuntamiento pueda variar una norma estatal, establece un mal precedente. En este sentido, un hipotético cambio en las condiciones del casco puede traer consecuencias nefastas para la bicicleta en el potencial uso metropolitano y el desarrollo de la intermodalidad, ya que cada municipio puede cambiar a través de su ordenanza de movilidad las circunstancias de uso del mismo.

Contestación:

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que "reglamentariamente se fijen excepciones" a lo previsto en dicho apartado":

> ***Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.***
>
> *(…)*
>
> *El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.*
>
> *Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado".*

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías

urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

> ***"Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.***
> *(…)*
>
> *Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.*
>
> *Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

> ***"Artículo 7 dela LTSV. Competencias de los municipios.***
>
> *Corresponde a los municipios:*
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

> *"**Artículo 39 de la LCREM.** Ordenación local del tráfico.*
>
> *1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el*
> *de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".*

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por

aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

e) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
f) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

i) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

j) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

k) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

l) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deben legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de

tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial;

Por los motivos expuestos **se desestima** la alegación.

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública**, se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 del Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:

"**Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:**

2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 *in fine* de la LTSV y 39.1 de la LCREM."

Por último se recuerda que es obligación de los Poderes Públicos regular las condiciones que promuevan la seguridad vial en el uso de las vías y espacios públicos, que dicha obligación es más intensa en relación con las personas menores de edad y que la circulación en condiciones de seguridad mediante la exigencia del uso obligatorio de los 16 a los 18 años se considera un elemento esencial tanto para garantizar la integridad física de las personas menores de edad que se desplacen en bicicleta o en VMP como para su educación vial.

Al contrario de lo que plantea la alegación la mejora de la seguridad vial incrementará el uso de la bicicleta y podrá hacer que el incremento del número de ciclistas mejore a su vez las condiciones generales de seguridad vial de los ciclistas. Por tanto, la exigencia del uso del casco constituye una medida fundamental de seguridad vial y, por ende, una medida de fomento del uso de la bicicleta en la movilidad urbana.

Se modifica la MAIN para incluir la argumentación expresada en la contestación a esta alegación.

17ª) Alegación: artículo 167.3 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 167.3: "Las bicicletas circularán por la calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Al circular por la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril que estén utilizando en ese momento **(posición primaria), sin perjuicio de adoptar una posición lateral (posición secundaria) en carriles o calles "extraanchos" siempre que se asegure una distancia lateral de seguridad de no menos de 1,5m. con el vehículo que quiera adelantar**. Se permite la circulación de dos ciclistas en

paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otros ciclistas y demás personas usuarias de la vía por su anchura o estructura".

Dada la gran variedad de calles y carriles de las ciudades, el obligar sin más a que un ciclista ocupe la parte central del carril o una calle, le expone al riesgo de que pueda ser adelantado por vehículos sin conservar la distancia lateral de seguridad en calles o carriles "extraanchos" (a partir de 4,5m).

Contestación:

Se desestima por los siguientes motivos:

Se considera que la circulación en la posición central es la que mayor seguridad ofrece a las personas que circulan en bicicletas, motocicletas y VMP, porque obliga a los vehículos que quieran adelantarles a hacerlo a través del carril contiguo, sin invadir el carril por el que circula la bicicleta, y porque permite una mayor maniobrabilidad en caso de que un vehículo estacionado en la acera abriera una puerta o se produjera el acceso a la calzada de un peatón.

La redacción propuesta por la alegación introduce un elemento de complejidad para el ciclista en relación al ancho de la vía ("carriles extraanchos") que se considera inadecuada porque podría inducir a error a las personas usuarias de bicicletas, dado que la circulación de bicicletas y VMP por los carriles bus está sujeta a las limitaciones del artículo 167.6.

Por último se señala que el artículo 167.3 permite lógicamente al ciclista adaptar su circulación dentro de carril para adaptarse a las condiciones de circulación y de la vía, por ejemplo para esquivar una rugosidad del firme o abrir su posición para llevar a cabo un giro.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

18ª) Alegación: artículo 167.6 OMS.

Solicita sustituir la propuesta de artículo 167.6 de la OMS del Proyecto inicial por la siguiente redacción: "6. En caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas pueden hacer uso de los mismos siempre que no haya un carril específico para ellas. Si se tratase de un carril bus, las bicicletas pueden hacer uso del carril reservado, sin perjuicio de poder emplear cualquier otro. La circulación de las bicicletas por el carril bus se realizará lo más próximo posible a la derecha siempre guardando la distancia de seguridad lateral con el bordillo o con los vehículos aparcados (efecto dooring), En la maniobra de adelantamiento, el autobús empleará el espacio de calzada necesario para asegurar la suficiente distancia de seguridad lateral con la bicicleta".

Contestación:

El Proyecto inicial mantiene íntegro el contenido normativo de la regulación del vigente artículo 167.6 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS), dado que tan solo ha modificado, por razones de técnica normativa, la expresión numérica en letras de la sección mínima de los carriles bus en los que las bicicletas pueden circular si la señalización lo autorizara.

Se desestima por los siguientes motivos:

1º) De conformidad con lo previsto en el artículo 143.2.1º) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS) de 5 de octubre de 2018, los carriles bus están exclusivamente reservados para la circulación y parada de los autobuses del transporte público colectivo urbano de viajeros regular de uso general (en delante, TPCURUG), quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

2º) La libre y generalizada circulación de bicicletas por los carriles reservados a los autobuses no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado. La promoción del uso de la bicicleta no puede llevarse a cabo trasladando la movilidad ciclista a los carriles reservados a los autobuses del TPCURUG.

3º) El vigente artículo 176.6 de la OMS, cuyo contenido normativo se mantiene por el Proyecto normativo inicial, limita la posibilidad de autorizar mediante señalización la circulación de bicicletas a aquellos carriles reservados para la circulación de autobuses cuya sección de calzada disponga de al menos cuatro metros y medio. Se trata de una disposición técnica dirigida a los servicios técnicos municipales competentes en materia de planificación de la movilidad, no a los ciclistas que solo podrán circular por carril bus si expresamente les autoriza la señalización instalada. Por tanto, las bicicletas solo podrán circular por aquellos carriles bus cuya señalización así lo permita expresamente, carriles que deberán disponer de una sección de al menos 4,5 metros.

4º) En lo relativo a la circulación de ciclistas por aquellos carriles bus expresamente autorizados por la señalización, se considera necesario mantener la circulación lo más próxima a la izquierda de carril bus para evitar accidentes como consecuencia de la invasión de la calzada por peatones o la apertura de puertas de los coches estacionados, pudiendo así disponer las personas ciclistas de la seguridad que supone la línea continua delimitadora del carril bus que se situaría a su izquierda y la distancia respecto a los posibles vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la calzada.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

19ª) Alegación: artículo 167.9 OMS.

Solicita suprimir el artículo 167.9 que prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

No hay legislación nacional que prohíba la circulación por túneles y no hay datos de siniestralidad que lo acredite. Los túneles y los pasos inferiores y elevados pueden suponer grandes ventajas en los desplazamientos en bici ya que acortan la distancias y salvan desniveles que de otro modo serían disuasorios para la bicicleta. Prohibir el acceso de las

bicicletas sin más, es un ataque directo a la movilidad ciclista y provoca un alejamiento de los distintos barrios de la ciudad.

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

> *"8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid".*

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

> *"9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación".*

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se excepciona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

> *"1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine".*

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

> *"Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección".*

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

> *"4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio*

el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante".

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

"3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.

Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana".

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello**, se estima la alegación**, **se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

"Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.

Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:

k) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;
l) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones".

20ª) Alegación: artículo 169.1 OMS.

Solicita que se añada el siguiente párrafo al artículo 169.1 de la OMS: Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos.

La naturaleza no motorizada de la bicicleta obliga a que debamos asegurar trayectos eficientes y eficaces. El uso bidireccional de las calles para la bici, al margen del sentido que puedan tener coches o motos, es un requisito para una buena promoción de la bicicleta.

Contestación:

La promoción del uso de la bicicleta no puede hacerse mediante la autorización de la circulación a contrasentido que genera riesgos de seguridad vial tanto para la propia persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía pública.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación. La circulación a contrasentido en las calles 20 y 30 supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalizado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización.

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de vehículos especialmente ligeros y manejables, pero decaen ante la evidencia del riesgo de seguridad vial que supone la circulación en sentido contrario al de la marcha, que introduce un factor de riesgo relevante de seguridad vial tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas, que pueden ser especialmente graves en caso de calles 20 de plataforma única conforme a lo previsto en el artículo 50.1.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Por idénticos motivos de seguridad vial se considera inadecuada la autorización de la circulación a contrasentido de bicicletas en las calles 30.

No puede admitirse la circulación de bicicletas a contrasentido para satisfacer la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

21ª) Alegación: artículo 169.2 OMS.

Solicita suprimir la referencia a los “paseos pavimentados” por el término “caminos”, dando la siguiente redacción al primer párrafo del artículo 169.2 de la OMS: En el interior de parques y

jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los **caminos** de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

El término paseo pavimentado es confuso ya que aunque el asfalto u hormigón puede ser el tipo de pavimento más reconocible también es pavimento el formado por tierra compactada. Todos ellos cumplen la función de un pavimento: uniformidad, resistencia de arrastre y drenaje. Para evitar interpretaciones erróneas casi mejor fijarnos en el carácter comunicativo de la vía como hace el artículo 169.3.

Contestación:

La redacción del vigente artículo 169.5 de la OMS, conservada en la propuesta del artículo 169.2 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial limita la circulación de bicicletas en parques y jardines urbanos para garantizar la seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente del parque, que solo podrán encontrarse con bicicletas y VMP en los paseos pavimentados, no en los paseos de tierra compactada que deben reservarse a los peatones para su protección y la del patrimonio verde de los parques y jardines urbanos.

Por tanto, **s**e desestima la alegación por motivos de seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente en los caminos de tierra compactada de los parques y jardines urbanos y por razones medioambientales para promover la protección de su patrimonio verde de los mismos frente a las consecuencias de la circulación de vehículos como bicicletas, VMP y el resto de vehículos autorizados para acceder a cada respectivo parque o jardín urbano, dado que cada parque y jardín debe ordenarse mediante la señalización oportuna para proteger su patrimonio verde y, en su caso, su valor histórico en el caso de parques históricos como El Retiro sujeto a especial protección en tanto que Bien de Interés Cultural.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

22ª) Alegación: artículo 169.5 OMS.

Solicita suprimir el artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, que prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos.

La denominación de la M-30 como “Calle 30” es contradictoria con el carácter actual de la vía. Son muchos los estudios y proyectos que proponen una reforma de este gran eje como vía urbana dotada de transporte público, paseos peatonales, carriles bici, servicios, incremento de la vegetación, etc. De hecho hay una parte de esta “autopista” que ya es vía urbana como la correspondiente a la avenida de la Ilustración. Entendemos que es un exceso la prohibición generalizada de la bicicleta en el conjunto de la vía, aunque entenderíamos las prohibiciones dentro de los tramos que tienen consideración y son autopistas.

Contestación:

La redacción del artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo aplica en el ámbito de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid la prohibición de circulación de bicicletas por autopistas y autovías regulada en el artículo 20.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) y en el artículo 38.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

De la misma manera que no puede circular por la M-30, porque tiene la configuración de autovía, tampoco pueden circular por sus accesos porque se trata de vías unidireccionales que confluyen en la autovía, de forma que un vehículo que accediera a dicha vía de acceso tendría que quedarse en el arcén de la vía hasta que fuera retirada por una grúa, lo que supondría un riesgo de seguridad vial tanto para la persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía y que podría ocasionar problemas circulatorios.

Si la persona ciclista circulara en contra del sentido de circulación de carril de acceso a la M-30 cometería una infracción muy grave por circular en contra sentido y por generar un grave riesgo de seguridad vial resto de personas usuarias de la vía.

Debe precisarse que la redacción del artículo 169.5 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo no impediría circular a las bicicletas por las vías laterales de la Avenida de la Ilustración en mayores condiciones de seguridad vial que en la parte central de la vía que tiene un límite de velocidad superior ni impediría los movimientos circulatorios perpendiculares mediante los oportunos giros semaforizados hacia las vías urbanas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza. Se modifica la MAIN para recoger parte de la argumentación expuesta en la contestación a esta alegación.**

23ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita añadir al artículo 171 un nuevo apartado 4 con la siguiente redacción: “4. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto. En particular, en aquellos cruces semaforizados en los que exista paso de peatones, los ciclistas respetarán en todo momento la prioridad peatonal”.

Es práctica habitual en todas las ciudades con un mayor desarrollo ciclista, una ordenación de los cruces particular para las bicicletas. No olvidemos que en origen los semáforos fueron creados pensando en el tráfico de coches y no en el tránsito peatonal o ciclista. Poder hacer un giro o proseguir recto, otorga al ciclista una ventaja al respecto del tráfico de motor reforzando su visibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en el trayecto. Además, el uso de una señal para autorizar este movimiento en lugar de añadir un foco más al semáforo, permite conseguir el mismo objetivo, pero de forma más rápida y barata. Es desolador comprobar cómo se reduce la funcionalidad ciclista con respecto a la ordenanza de 2018, cuando debería ser al contrario.

Contestación:

El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda -vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas crean que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

24ª) Alegación: artículo 171.3 OMS.

Solicita añadir al artículo 171.3 de la OMS, que regula la posibilidad de las bicicletas de hacer uso de las líneas de detención adelantada señalizada horizontalmente en los cruces semafóricos, el siguiente párrafo: "Para asegurar la máxima visibilidad y en caso de no existir adelantabicis, las bicicletas podrán rebasar la línea de detención semafórica y situarse por delante del paso de peatones. Esta maniobra se realizará extremando las precauciones y siempre contando con que la prioridad es del peatón".

No todos los semáforos disponen de adelantabicis por lo que el grado de visibilidad del ciclista varía uno de otros. Para asegurar la visibilidad en todos es preciso que el ciclista pueda adoptar una posición que asegure su visibilidad frente al resto del tráfico.

Contestación:

Se desestima por razones de seguridad vial. La bicicleta es un vehículo y como tal no debe atravesar el paso de peatones para situarse en una posición adelantada al otro lado de paso de cebra respecto a los vehículos porque:

e) la ordenación del tráfico regulada por el semáforo vincula a todos los vehículos que circulan por el carril semaforizado, tanto a los automóviles como a las bicicletas, motos, VMP y el resto de vehículos;

f) supondría atravesar y traspasar la línea de detención semafórica;

g) supondría un riesgo para la seguridad vial de las personas que atraviesan peatonalmente el paso de peatones;

h) podría suponer un riesgo para las personas ciclistas que llevaran a cabo tal movimiento, porque podrían verse sorprendidos por un vehículo que circula correctamente en el sentido de su marcha, autorizado por un semáforo en vede situado en una posición perpendicular a la del semáforo en rojo que la bicicleta ha sobrepasado;

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

25ª) Alegación: artículo 165 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 165 de la OMS: "Art. 165. Líneas de detención adelantada.
1. Para favorecer la circulación y la seguridad de las bicicletas y VMP, se implantarán líneas de detención adelantada para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos. Estas líneas de detención afectarán igualmente al carril bus
2. Las líneas a las que se refiere el apartado anterior podrán utilizarse también por motocicletas y vehículos asimilados sin emisiones, en las mismas condiciones que las establecidas para las bicicletas".

Las ventajas de los avanza para las bicicletas son conocidas: mayor visibilidad, menor estrés, menor exposición a gases contaminantes, ligera ventaja en la iniciación de la marcha, etc. Al ser, como hasta ahora, un espacio compartido con motos hace que las ventajas disminuyan considerablemente. Es más, la exposición a gases se mantiene y la intensidad al ruido se eleva.

Creemos que un vehículo motorizado, tiene una capacidad de arranque suficientemente elevada como para no precisar este espacio y su presencia es más que evidente por el ruido de sus motores. Desincentivar el uso de vehículos motorizados es clave para promover los modos de movilidad activa, reducir los niveles de contaminación y crear condiciones más seguras para toda la población y esto pasa necesariamente por no otorgar privilegios.

Los autobuses son también, y en su gran mayoría, vehículos contaminantes y pesados por lo que de compartir este espacio restan visibilidad a la bicicleta, reducen su seguridad y dificultan el giro a la derecha. Recordamos el artículo 64 del Reglamento General de Circulación en lo que se refiere a la prioridad de las bicicletas con respecto a los vehículos a motor. Dicha prioridad debe facilitarse y anticiparse.

En todo caso, estos espacios podrían compartirse con vehículos sin emisiones, sin ruido y que no resten visibilidad al ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 165 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

m) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
n) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Sin perjuicio de ello se le informa que la regulación de artículo 165 de la OMS responde a razones de seguridad vial aplicables tanto a las bicicletas como a las motos y VMP y que debe mantenerse la prioridad del TPCURUG, reiterándose lo expresado previamente respecto de los carriles bus en contestaciones previas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

26ª) Alegación: artículo 172.2 OMS.

Solicita suprimir el artículo 172.2.a) de la OMS, que establece la obligación del uso de casco homologado o certificado por la persona que conduce el vehículo durante su conducción que se lleve a cabo para el desarrollo de una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas.

El uso del caso debe ser recomendado y no obligatorio. En el caso de ciclistas profesionales que desarrollan una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas, parece más razonable asimilarlo a la excepción que establece el propio Reglamento General de Circulación (Art. 118) sobre el uso del casco de los ciclistas profesionales ya sea durante los entrenamientos o en competición. En estos casos se regirán por sus propias normas.

Contestación:

El artículo 172.2 de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo, se aprobaría en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

c) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
d) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

e) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

   La exigencia del casco de hecho debe constituir una condición de seguridad en el trabajo que debe asegurar el empleador para garantizar su salud y seguridad laboral.

f) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública y a la razón imperiosa de interés general de protección de los derechos de los trabajadores, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica de transporte urbano de mercancías (DUM) y actividades turísticas respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial y están expuestos a una mayor probabilidad de sufrir un accidentes. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

g) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

h) **Proporcionalidad:** el supuesto de exigencia del uso del casco de artículo 172.2 de la OMS se limita exclusivamente a las personas que hacen un uso intensivo de las vías públicas municipales para llevar a cabo una actividad económica de transporte de mercancías urbanas o al transporte de personas distintas de la persona que la conduce por estar más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial.

La circulación de los ciclistas que llevan a cabo distribución de mercancía que llevan a cabo una intensa circulación en situaciones de un intenso y cambiante tráfico urbano no pude equipararse a la circulación por vías interurbanas de los ciclistas federados que entrenan y compiten profesionalmente en carreras de velocidad o resistencia regulada en el artículo 118 del RGC.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

27ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita a la definición de zona peatonal del Anexo III el siguiente párrafo: “Quedan excluidas las bicicletas que podrán hacer uso de este espacio guardando las debidas condiciones de seguridad y prioridad de los peatones, salvo prohibición expresa señalizada”.

O alternativamente sustituir la definición por el siguiente párrafo sacado del manual de Infraestructura Ciclista del Ayuntamiento de Madrid: “Zona Peatonal Autorizada (ZPA): espacios peatonales donde se autoriza excepcionalmente la circulación de bicicletas” y modificar el conjunto del articulado en sustitución de Zona Peatonal.

Contestación:

Se desestima porque la definición recogida en el Proyecto normativo reproduce la definición contenida en el Punto 59 del "Anexo I. Conceptos básicos" del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

28ª) Alegación: artículo 177.2.a) OMS.

Solicita sustituir que establece la obligación de circular por el centro del carril por la siguiente redacción: "Su circulación se hará por la parte central del carril sin perjuicio de adoptar una posición secundaria (lateral) en carriles o calles extraanchas (más de 4,50 m.)".

Contestación:

Se desestima por los motivos previamente expuestos:

Se considera que la circulación por la parte central del carril es la que mayor protección a la persona ciclista porque obliga a cualquier otro vehículo que quiera adelantarla a hacerlo a través del carril contiguo y porque permite ofrecerle mayor espacio de maniobrabilidad en caso de invasión de un peatón o un bien u obstáculo en la calzada o la apertura de la puerta de un vehículo estacionado en la banda de estacionamiento.

Es una obligación de diligencia, por lo que la persona ciclista puede adaptar su circulación a las condiciones de la vía, situándose en otra parte de carril en función de las circunstancias del tráfico y de las condiciones de la vía, puede esquivar un bache o adaptar suposición para girar en una calle transversal.

Se dan por reproducidas las consideraciones expresadas previamente respecto de los carriles "extraanchos" y los carriles bus.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

29ª) Alegación: artículo 235.1.j) OMS.

Solicita suprimir la referencia a las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP de la propuesta de redacción de artículo 235.j) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Volvemos a incurrir en el error de equiparar un medio no motorizado como las bicicletas a las motos o coches. Sin que pongamos en cuestión el apercibimiento por el incumplimiento de alguna de las normas, la inmovilización de una bicicleta es claramente excesiva. Y más si se trata de circulación de bicicletas en carriles bici.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 235.1.j) de la OMS, en lugar de al artículo 235.j), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Es preciso señalar que la inmovilización es una medida provisional, no una sanción de tráfico.

Se estima parcialmente la alegación porque el artículo 104.1.c) in fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que:

> *"Artículo 104 de la LTSV. Inmovilización del vehículo.*
> *1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando:*
>
> > *c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas".*

Por tanto, debe suprimirse la referencia a la inmovilización de bicicletas, no así de los VMP que no están sujetos a la excepción reconocida a las bicicletas y que estarían obligados al uso de casco en aquellos supuestos que se establezcan reglamentariamente en el RGC o en la OMS.

Por ello se estima la alegación en lo relativo a las bicicletas y se desestima respecto de los VMP, de forma que el artículo 235.1.j) de la OMS, propuesto por el Proyecto normativo, quedaría redactado en los siguientes términos:

> "Apartado j) del artículo 235 de la OMS:
>
> *"j) Cuando quien conduzca y/o, en su caso, quien le acompañe en motocicletas, ciclomotores, vehículos especiales a que se refiere la legislación sobre tráfico y los VMP en los que así se requiera, circulen sin casco homologado o certificado, hasta que subsane la deficiencia."*

30ª) Alegación: artículo 236.2.k) OMS.

Solicita sustituir la redacción de artículo 236.k) por la siguiente: "k) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP estacionados en la acera impidan o dificulten la realización por los servicios municipales de las tareas de mantenimiento o reparación de tales elementos, siempre que no puedan moverse de un lugar a otro donde no molesten". Para conservar el criterio de proximidad en el estacionamiento de bicicletas, es preciso complementar los aparcabicis como la posibilidad de amarre en el mobiliario urbano. Solo cuando una bicicleta impida labores de mantenimiento y reparación o dificulte gravemente el tránsito peatonal, podrá ser retirada (por su seguridad ya que habría que cortar el dispositivo que la amarra) siempre que sea imposible desplazarla a otro lugar conservando el amarre. Las bicicletas con sistema de autobloqueo sencillamente se desplazarán a otro lugar que no moleste

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.k) de la OMS, en lugar de al artículo 236.k), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.k) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada e vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: *"Siempre que…., cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público"*.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.k) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

31ª) Alegación: artículo 236.2.l) OMS.

Solicita añadir al artículo 236.l el siguiente contenido: "siempre que no pueda desplazarse a otro lugar conservando el amarre. En caso de ser una bicicleta con sistema de autobloqueo, bastará desplazarla hasta otro lugar".

El bajo peso de las bicicletas permite ser desplazadas a otro lugar que no moleste. Es un despropósito retirar las bicicletas y llevarlas a un depósito cuando la solución es mucho más sencilla, a no ser que haya una intención de acoso hacia la movilidad ciclista.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.l) de la OMS, en lugar de al artículo 236.l, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.l) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada de vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones…".

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.l) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

32ª) Alegación: artículo 237.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 237.1 de la OMS una nueva letra r) con el siguiente tenor literal: "r) Cuando impida o dificulte el acceso de las bicicletas a una instalación de aparcabicis".

Es obvio tener que asegurar el acceso a los aparcabicicletas si queremos asegurar cierta calidad en la movilidad ciclista.

Contestación:

El artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) habilita la retirada y depósito del vehículo: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público".

Por su parte el artículo 105.1.h) de la LTSV habilita legalmente la retirada de vehículos *"h) cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación"*.

El estacionamiento de vehículos que impidan estacionar o sacar bicicletas y VMP de los anclajes instalados en las reservas municipales causa una grave perturbación a los vehículos que no pueden estacionar ni ser extraídos de los anclajes para su circulación en términos del artículo 105.1.a) de la LTSV, obstaculizando y dificultando asimismo la circulación en términos del artículo 105.1.h) de la LTSV.

Al objeto de garantizar el acceso efectivo de las bicicletas y VMP a las horquillas aparcabicicletas municipales situados en el espacio público municipal, es decir, de garantizar la eficacia de las reservas de estacionamiento, **se estima la alegación** y se procede, en aplicación de los apartados a) y h) del artículo 105.1 del del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, a introducir un nuevo apartado "r)" en el artículo 237.1 de la OMS, que quedaría redactado en los siguientes términos":

"Artículo 237.1.

r) Cuando un vehículo obstaculice o impida el acceso o la salida de bicicletas y VMP a los anclajes municipales específicamente reservados para el estacionamiento de estos vehículos".

Asimismo se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) para recoger dicho cambio y su fundamentación jurídica.

33ª) Alegación: artículo 237.2 apartados b) y c) de la OMS.

Solicita suprimir los apartados b) y c) de artículo 237.2 de la OMS.

Es un exceso hablar de daños o deterioro al patrimonio público el que haya alguna bici amarrada al mobiliario urbano e incluso a un árbol. Los actuales sistemas de amarre suelen están recubiertos de una funda que protege el objeto en el que se amarra. Además, la ligereza y mínimo volumen de una bicicleta o monopatín, en comparación a una moto, hace que sea muy difícil producir ningún daño.

Contestación:

Los apartados b) y c) de artículo 237.2 concretan supuestos de retirada de vehículo de la vía pública cuando sean ancladas a elementos vivos y/o a mobiliario y bienes de titularidad pública, pero que impliquen su deterioro. La finalidad de dichos apartados es concretar el supuesto de artículo 105.1.a) del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: "Siempre que deteriore algún patrimonio público", en lo relativo a la protección de patrimonio municipal verde (arbolado u otros elementos vegetales) y de mobiliario urbano o de cualquier otra titularidad pública que pueda implicar el deterioro del patrimonio público".

No es posible admitir que el estacionamiento de bicicleta se produzca en cualquier parte y, además, con un potencial daño para el patrimonio público, ya sea arbolado o ya sea mobiliario.

El artículo 237.2, incluyendo los apartados a) y b), se fundamenta en el artículo 105.1.a) de la LTSV y en el deber de defensa, protección y conservación de patrimonio de las Administraciones Públicas regulado en la legislación patrimonial de las Administraciones Públicas, por lo que su supresión planteada por la alegación resultaría contraria a Derecho.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 237.2) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

34ª) Alegación: Anexo IV OMS. Acera-bici.

Solicita sustituir la definición de "acera-bici" del Anexo IV de la OMS por la siguiente: "Plataforma ciclista a la misma cota y en continuidad con la acera".

Aunque en la Ley de Tráfico, en el PDMCM de Madrid y en el Manual de Infraestructura ciclista habla de vía ciclista señalizada sobre acera, nos parece que la definición que da la Instrucción

de Vías Pública de "*plataformas que discurren a la misma cota y en continuidad con la acera*" marca una mejor diferenciación con la acera y contribuye a la clarificación de uso.

Contestación:

Se desestima porque el Proyecto recoge la definición regulada en el punto 77 del "Anexo I. Conceptos básicos" del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

35ª) Alegación: Anexo IV OMS. Ciclocalle.

Solicita añadir a la definición de "ciclocalle", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "Es una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor **serán residentes y** se debe colocar una señal vertical correspondiente para autorizar este uso. Por defecto, los únicos vehículos que pueden circular por la Ciclocalle son las bicicletas".

Normalmente en Europa el uso del coche en una ciclocalle es ocasional y normalmente suele corresponder a población residente (paso a garajes o plazas de aparcamiento). De este modo aseguramos una baja intensidad motorizada y una convivencia con la bicicleta.

Contestación:

Se desestima porque la definición de ciclocalles está vinculada a la circulación de bicicleta y no tiene por qué implicar una restricción de la circulación motorizados que exclusivamente permita la circulación de los vehículos a motor de los residentes.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

36ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona de prioridad peatonal".

Solicita añadir a la definición de "Zona de prioridad peatonal", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "las bicicletas podrán circular por ellas en los dos sentidos, conservando en todo caso la prioridad peatonal".

El propio PDMCM se refiere a las calles de prioridad peatonal ("Calle residencial" / S-28 o ZONA30)) aptas para autorizar la circulación de bicis y "a contracorriente".

Contestación: Se desestima porque por motivos de seguridad vial, previamente expuestos, el Proyecto normativo suprime la posibilidad de circulación de bicicletas en zonas 30. La definición de la zona de prioridad peatonal no puede contravenir la regulación de la circulación de bicicletas contenida en los artículos 167 a 170 de la OMS.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

37ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona o calle residencial".

Solicita añadir a la definición de "Zona o calle residencial": que todas las calles de plataforma única se considerarán "calle residencial" de prioridad peatonal. En las calles de plataforma única, la señal S-28 podrá usarse con carácter informativo pero no determina su carácter de calle residencial.

Las calles de plataforma única están diseñadas para ser calles residenciales de prioridad peatonal, pero con la norma propuesta solo llegan a serlo si están señalizadas con S-28. Esto provoca muchos equívocos, ya que en muchos barrios como Malasaña la mitad de las calles de plataforma única tienen la señal s-28 y la otra mitad no, sin ningún orden aparente, por lo que es difícil saber en qué tipo de calle está uno. Además, si un peatón o vehículo entra a una calle residencial por cualquier punto que no sea el inicio de la misma calle, no tiene oportunidad de ver la S-28 o y no sabe si la calle es residencial o no.

Contestación:

La configuración de plataforma única determina la aplicación de la regulación de límite de velocidad a 20 kms/hora, de conformidad con lo previsto en los artículos 50.1.a) del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y 17.2.a) de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Pero ello no implica su configuración automática como zona o calle residencial. En este sentido debe recordarse que el artículo 112.8 del Reglamento General de Circulación exige la señalización expresa mediante señal S-28 para ordenar la vía como calle residencial:

> *"**Artículo 122 del RGC.** Circulación por la calzada o el arcén.*
>
> *8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal S-28 regulada en el artículo 159 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal.*

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

38ª) Alegación: Anexo IV OMS. Carril multimodal.

Solicita suprimir los "carriles multimodales" definidos en el Anexo IX de la OMS. Los llamados ciclocarriles han demostrado su inutilidad y comunican una falsa sensación de prioridad a los ciclistas. En la práctica, se comportan como un carril convencional. No tiene mucho sentido definir una diferenciación cuando no la hay.

Contestación:

Los vigentes ciclocarriles, que el Proyecto normativo denomina "carriles multimodales" por la posibilidad de circulación de otros vehículos como los VMP siempre que se circule empelando el casco para la protección de la cabeza por las personas usuarias de vehículos de movilidad personal, constituyen un elemento esencial de calmado del tráfico esencial para el fomento de la movilidad ciclista y la movilidad de los VMP, al garantizar las condiciones de seguridad vial

esenciales para viabilizar la circulación de estos vehículos en carriles con limitación de velocidad a 30 kms/h.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

39ª) Alegación: artículo 168.1 OMS.

Solicita suprimir el artículo 168.1, que establece que la prohibición general de circulación de bicicletas por las aceras, calles y zonas peatonales, y que obliga al ciclista que precise acceder a éstas y a cruces de peatones señalizados, a que desmonte de la bicicleta y transitando con ella en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como peatón.

Contestación:

El artículo 168.1 de la OMS se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación. La circulación de bicicletas, motos y VMP por aceras y zonas peatonales se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Por tanto la persona ciclista que desee circular con su bicicleta deberá desmontarse de la bicicleta y transitar peatonalmente con la bicicleta a su lado hasta el lugar en que desee volver a incorporarse al tráfico rodado una vez se incorpore a la calzada, momento a partir del cual podrá circular sobre la bicicleta.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

40ª) Alegación: artículo 168.2 OMS.

Solicita suprimir el apartado 2 de artículo 168 de la OMS y sustituirlo por el siguiente contenido: "Las personas menores de 14 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales solos o acompañados de un adulto también en bici. Circularán respetando la prioridad de los peatones, ajustando su velocidad a los mismos y mantendrán una separación mínima de un metro. En caso de alta densidad, desmontarán de la bicicleta y transitarán a pie por la acera con el vehículo a su lado".

En una ciudad sin apenas carriles bici protegidos y en un contexto (teórico) de promoción de la movilidad sostenible (en bici), parece razonable que como medida provisional y para promover el uso de la bici entre los más pequeños, estos puedan usar la acera, bien acompañados de un

adulto también en bici o de forma autónoma. Pensemos en el camino escolar diario. Tal y como estaba redactado el artículo, no tiene mucho sentido hacer que el adulto en bici supervise al menor desde la calzada ya que, tanto la velocidad a la que iría como la atención al menor, podría suponer un factor de riesgo innecesario. Además, en calzadas de un único sentido, directamente sería imposible si el sentido del menor por la acera fuera contrario al de la calzada.

Contestación:

La regulación de artículo 168.1 de la OMS permite el desarrollo y fomento de uso de la bici por menores de 12 años, debiendo los padres u otros adultos que, en su caso, les acompañen transitar peatonalmente en aplicación del citado artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación.

Por razones de seguridad vial en las aceras, al objeto de proteger a las personas que transitan peatonalmente por las aceras y zonas destinadas a los peatones, se considera oportuna la edad de 12 años.

41ª) Alegación: artículo 20.2 OMS.

Solicita añadir al artículo 20.2 de la OMS un nuevo apartado i) con el siguiente contenido: "i) Los ciclos y bicicletas". La circulación de bicicletas según las condiciones de convivencia con los peatones asegura precisamente el objetivo del artículo: *"la reducción del nivel sonoro y de emisiones contaminantes, fomento de los modos sostenibles de movilidad o promoción económica"* Difícilmente se promueven los modos sostenibles de movilidad si se prohíben las bicicletas.

Es importante diferenciar entre aceras y zonas peatonales (peatonalizaciones o áreas de prioridad peatonal) o Zonas Peatonales Autorizadas como hemos propuesto en anteriores alegaciones. Estas últimas pueden formar parte de un itinerario ciclista con características propicias de planeidad (orográficamente favorable), trazado directo (no rodeos), etc. (Art. 170.4 de la ordenanza en vigor) Evidentemente en las zonas peatonales se imponen condiciones claras de prioridad y seguridad peatonal tal y como hemos apuntado anteriormente. (alegación 13 y 26)

La permeabilidad ciclista en las calles es clave para un correcto desarrollo ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

c) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
d) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

42ª) Alegación: artículo 27.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 27.1 de la OMS el siguiente contenido marcado en negrita: "1. Las ocupaciones de las vías urbanas reguladas en esta Ordenanza requerirán autorización del órgano competente, previa la correspondiente solicitud de los interesados en los términos establecidos en esta Ordenanza. **Se exceptuarán aquellas actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico, en espacios de uso peatonal siempre que no perjudique el flujo de los peatones y la calidad estancial de la zona".**

Las áreas peatonalizadas deben favorecer la expresión cultural y espontánea de los ciudadanos. Cuando hablamos de dinamizar una ciudad debemos facilitar que en estos espacios puedan llevarse a cabo actividades artísticas sin que medie una tramitación burocrática previa. Bastaría el compromiso de que se realicen respetando la prioridad peatonal y la calidad estancial del área, aspecto éste que podría verse fortalecido al enriquecerse el uso y disfrute de la calle.

Contestación:

El artículo 27.1 de la OMS no es objeto no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo por lo que, en principio, no puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

c) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
d) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

No obstante, en la medida en que sí es objeto del Proyecto normativo el apartado 7 del mismo artículo 27 de la OMS se considera adecuado entrar al fondo de la cuestión planteada por la alegación, al objeto de facilitar la más amplia motivación de las alegaciones formuladas durante la información pública.

En ese sentido la alegación debe desestimarse porque los usos del espacio público peatonal y de las zonas estanciales son y deben ser objeto de autorización municipal porque el uso del espacio público municipal para el desarrollo de "actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico" afecta a los derechos del resto de personas usuarias del espacio público, puede afectar a la prestación de servicios públicos así como a la protección de patrimonio de las Administraciones Públicas.

En este sentido se recuerda que de conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV, corresponde a os municipios *"la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado,*

con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Por su parte, el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid atribuye expresamente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".*

La autorización de la ocupación regulada en el artículo 27.1 de la OMS es el instrumento jurídico imprescindible para armonizar los distintos usos y necesidades del espacio público municipal.

Por todo ello **se desestima** la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES n º 40.2

Dª [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª [redacted]**, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 24 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210709620 por el que **Dº** [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: artículo 22.2 de la OMS.

Solicita incluir en el artículo 22.2 de la OMS otro objetivo de las ZBEDEP: "promover y facilitar la movilidad en bicicleta" al entender que la necesidad de desplazamiento de la población debe ser cubierta prioritariamente con medios sostenibles y que es preciso nombrarla específicamente y no a través de ninguna fórmula genérica.

Contestación:

No se considera necesario incluir una mención expresa al fomento del uso de la bicicleta entre los objetivos de la ZBEDEP, por entenderse lógicamente incluida la promoción del uso de este medio de transporte entre los objetivos definidos por los apartados g) y h) del artículo 22.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo:

> *"g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes".

Las bicicletas son, sin duda, vehículos de los menos contaminantes, pero dentro de dicha categoría no es lo mismo el impacto medioambiental de una bicicleta que el de una bicicleta de pedales con pedaleo asistido como consecuencia del empleo de un motor eléctrico y una batería. Por ello se considera conveniente definir el objetivo en términos más generales y omnicomprensivos sin entrar a establecer órdenes de prelación de los vehículos menos contaminantes en función de su menor impacto ambiental.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: artículo 22.3.d) de la OMS.

Se solicita añadir a la redacción del artículo 22.3.d) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, entre las medidas de ordenación permanente del tráfico, la "limitación máxima de 30 km/h sin perjuicio de velocidades menores de acuerdo al carácter de la vía".

Contestación:

Se desestima limitar la velocidad a un máximo de 30 Km/h en todas las vías de la ZBEDEP por estar limitada la velocidad genérica en zona urbana por el Reglamento General de Circulación con límites de 20 km/h en calles de plataforma única, 30 Km/h en calles de un carril por sentido y a 50 Km/h en calles con más de un carril por sentido.

En una ZBEDEP coexisten vías de distinta configuración y con distinto límite máximo de velocidad conforme a lo previsto tanto en el artículo 50 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, como del artículo 17 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación: artículo 24.3.c) de la OMS.

Se solicita modificar el artículo 24.3.c) para incluir como punto primero el siguiente: 1.º Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y los VMP.

Contestación:

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

Porque la redacción del artículo 24.3.a) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, establece la libre circulación por el interior de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

Porque la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, limita la prohibición de acceso y circulación por el interior del espacio delimitado por el artículo 24.2, que define el perímetro de la ZBEDEP, a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante. Las bicicletas no son vehículos automóviles con clasificación ambiental "A", por lo que no son objeto de prohibición alguna de acceso y circulación por la ZBEDEP.

Porque carece de sentido incluir a las bicicletas entre los vehículos excluidos de la prohibición de acceso y circulación de artículo 24.2.b) relacionados en el artículo 24.3.c), dado que la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, se refiere exclusivamente a determinados vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, una categoría de vehículos motorizados ajena a las bicicletas.

Por tanto las bicicletas no deben incluirse en la redacción de artículo 24 de la OMS, porque su acceso y circulación está expresamente autorizado por el artículo 24.3.a) y porque las bicicletas no se ven afectadas por la prohibición del artículo 24.3.b), en los términos expresamente definidos en la redacción de los citados preceptos de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación: artículo 25.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 25.5 de la OMS un nuevo apartado "i) las bicicletas y otros ciclos y VMP", por entender que no parece muy razonable excluir a las bicicletas en episodios de congestión o alta contaminación cuando en ningún caso son las causantes.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 25 de la OMS no se refiere a ordenaciones temporales por motivos medioambientales, sino a medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Puede resultar necesario prohibir con carácter extraordinario y temporal la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación: artículo 38.4 de la OMS.

Se solicita añadir sustituir el primer párrafo del artículo al artículo 38.4 por el siguiente: "En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Solicita también incluir una cuarta letra con la siguiente redacción: "d) en caso de vía ciclista, señalizar un desvío y protegerlo del tráfico ordinario de modo que no haya diferencia en el grado de seguridad y accesibilidad y no suponga un rodeo reseñable".

Se estima parcialmente:

1) Se estima la modificación del primer párrafo del artículo al artículo 38.4 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, mediante la adición de las palabras "o vía ciclista" en el primer párrafo de la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 38.4 de la OMS que queda redactado en los siguientes términos**:**

> "**Artículo 38.4.** En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Se deja constancia de la modificación en el informe de cambios en el Proyecto normativo y en la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial como consecuencia de las alegaciones formuladas durante la información pública.

2) Se desestima la propuesta de introducir una nueva letra "d)" en el artículo 38.4 de la OMS con el contenido propuesto por la alegación, porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

6ª) Alegación: artículo 38.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 38.5, que establece que "5. Cuando la ocupación implique el corte de calle, será obligatorio señalizar los desvíos alternativos mediante el empleo de la señalización provisional correspondiente, requiriendo, en su caso, la presencia de señalistas", el siguiente párrafo: "Se considerarán los diferentes tipos de vehículos a la hora de aplicar los cortes, teniendo una especial consideración con las bicicletas como vehículo menos invasivo que no precisa, en muchas ocasiones, de la prohibición de otros por sus propias características físicas. En caso de que las bicicletas no pudieran pasar se diseñará un itinerario alternativo que no suponga mayor rodeo, inseguridad o merma de accesibilidad".

Contestación:

Se desestima porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

Esta alegación **no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7ª) Alegación: artículos 47.2 y 47.3 de la OMS.

Se solicita que se exceptúe a las bicicletas de la aplicación de las prohibiciones de estacionamiento de los apartados 2 y 3 del artículo 47 de la OMS, por entender que el redactor

tan solo tiene presente el automóvil y el espacio que ocupa. Sugerimos una redacción más inclusiva con aquellos medios que poco o nada tienen que ver con los coches y que en ningún caso son los causantes de los problemas que la presente ordenanza pretende solucionar.

Contestación:

La regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se recoge en el artículo 48.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regula dónde y bajo qué condiciones pueden estacionar dichos vehículos.

Sin perjuicio de ello, en tanto que vehículos, las bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP están sujetos a las prohibiciones generales de parada y estacionamiento del resto de vehículos reguladas en el artículo 47 de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Resultan de aplicación a las bicicletas los supuestos regulados en las letras:

a) en todos aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente si la señalización existente prohíbe el estacionamiento de bicicletas;

b) para dar cumplimiento a la obligación legal de rotación en el estacionamiento; c) en las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales, embajadas, personas de movilidad reducida y otros usos;

d) en las paradas de autobús sin acera adelantada, para permitir el acceso universal al transporte público colectivo regular de viajeros;

e) por motivos de seguridad, en la zona de seguridad fijada para las dependencias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y frente a las salidas de vehículos de emergencia, debidamente señalizadas;

f) delante de los vados correctamente señalizados, entendiendo por tales tanto los destinados a la entrada y salida de vehículos a través de itinerarios peatonales como los destinados a la supresión de barreras arquitectónicas en los itinerarios peatonales;

g) en los lugares reservados exclusivamente para parada de vehículos; i) en batería, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas sin señal que habilite tal posibilidad de estacionar en batería;

j) en línea, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas cuando el estacionamiento deba efectuarse en batería conforme a la señalización existente;

k) en el arcén, por razones de seguridad vial;

l) en los lugares que vayan a ser ocupados temporalmente para otros usos o actividades, en cuyo caso se deberá señalizar adecuadamente al menos con cuarenta y ocho horas de antelación;

m) el estacionamiento en vía pública para su venta; o) por motivos de seguridad si se prohibiera su estacionamiento con base en el artículo 25 de la OMS.

No resulta de aplicación a las bicicletas los siguientes supuestos que no precisan de exclusión normativa porque su objeto se refiere exclusivamente a determinados tipos de vehículos entre los que no se encuentran las bicicletas, o porque dicha regulación no se aplica a las bicicletas por estar expresamente excepcionadas por otro precepto de la OMS:

h) El apartado h) que se refiere al SER al establecer "h) La prohibición de estacionar en *los lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria sin disponer de la autorización de estacionamiento correspondiente, o superando el tiempo máximo de estacionamiento autorizado en función de la tasa de estacionamiento abonada"*, pero que no resulta de aplicación a las bicicletas porque el artículo 51.1 de la OMS excluye expresamente a los vehículos de dos y tres ruedas de la regulación del estacionamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) por lo que no afecta a las bicicletas.

ll) El apartado ll) que se refiere expresamente a los remolques o semiremolques, por lo que no afecta a las bicicletas.

ñ) El apartado ñ) se refiere a vehículos automóviles CERO emisiones, por lo que no afecta a las bicicletas.

Por todo lo anteriormente expuestos **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza.

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (**MAIN**) para recoger parte de la argumentación expuesta.

8ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Se solicita que en el primer párrafo del artículo 48.1 de la OMS se suprima el término "exclusivamente".

A la vista de la alegación se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que "con carácter excepcional" pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

Por ello, **se estima parcialmente** en la medida en que no se suprime el término "con carácter excepcional", pero sí se determinan las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

"**Artículo 48.** *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*

1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:

a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.

b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:

ii) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.

jj) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.

kk) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC".

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

9ª) Alegación: artículo 48.1.b) de la OMS.

Se solicita sustituir la redacción de artículo 48.1.b) por el siguiente contenido:

"b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos circularán diligentemente, a paso de peatón y manteniendo la distancia de seguridad con los viandantes hasta el lugar de estacionamiento. Si por la densidad peatonal fuera imposible cumplir estas condiciones, harán el desplazamiento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

En ausencia de estacionamientos específicos alrededor (no más de 50m – 30 segundos andando), y a fin de proteger el criterio de proximidad -puerta a puerta- de la movilidad ciclista, el aparcamiento de bicicletas se complementará pudiendo amarrarla en vallas o elementos de mobiliario urbano, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales. Podrán situarse en la acera, anclado o no al mobiliario urbano siempre que se conserve un ancho mínimo de 2m y no ocupen el pavimento tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público".

La propuesta se basa en la necesidad de mantener la ventaja que supone para la persona ciclista el desplazamiento puerta a puerta a través de la facilidad de estacionamiento, como recoge el Manuel de Aparcamientos editado por el IDEA del Ministerio de Industria, que plantea que el estacionamiento debe estar a un radio de 50 metros (30 segundo andando).

La persona alegante considera una obviedad el escaso número de aparcabicicletas con relación al número de lugares y destino de desplazamientos, por lo que sería un auténtico despropósito prohibir el amarre de las bicicletas en el mobiliario urbano.

Para el fomento de la movilidad en bicicleta, es importante complementar los aparcamientos específicos con el uso del mobiliario urbano modificando incluso éste mediante diseños adecuados. Limitar el anclaje de las bicicletas a los pocos aparcabicis existentes, uno por cada tres kilómetros de vías públicas de la ciudad de Madrid y regular la retirada de la bicicleta por el amarre al mobiliario urbano como establece el artículo 89 del presente proyecto de modificación, es un ataque claro al uso de la bicicleta.

Sobre la obligación de bajarse de la bicicleta para llegar al aparcamiento, no parece muy razonable que un vehículo con una masa de 15 kilos aprox. esté obligado a ello y otros con masas mucho mayores como motos, ciclomotores, no, sabiendo que es práctica habitual en el desarrollo ciclista, las zonas de convivencia peatón-bici bajo unas claras condiciones de seguridad a favor del primero.

Contestación:

Se estima parcialmente:

a) **Se estima parcialmente** la alegación relativa a autorización de estacionamiento en aceras cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros y se

cumplan las condiciones establecidas en la nueva redacción dada al artículo 48.1 de la OMS en los términos estimados en la contestación a la alegación anterior.

b) **Se desestima la alegación relativa a la propuesta de que las personas ciclistas puedan circular en bicicleta por la acera con precaución por la acera hasta el lugar de estacionamiento** se desestima para evitar atropellos y otros problemas de seguridad vial en las aceras y para asegurar la accesibilidad universal.

Estimar la pretensión de las personas ciclistas supondría mantener la situación actual en la que numerosos ciudadanos denuncian situaciones de riesgo de seguridad vial, accidentes, atropellos que afectan a la seguridad de las personas, a su integridad física y a la garantía de la accesibilidad universal del espacio público.

La protección de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida exige que ningún vehículo circule por las aceras y zonas estanciales destinadas a los peatones.

Por tanto, resulta necesario para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial, la integridad física de los peatones y muy especialmente la garantía de los derechos de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida, que las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP deban apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transiten en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento, en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.1.b) de la OMS.

A mayor abundamiento se recuerda que el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre prohíbe expresamente la circulación de toda clase de vehículos por las aceras y demás zonas peatonales.

En lo referente al argumento expuesto en la alegación sobre las motos, debe recordarse que la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.d) de la OMS solo permite el uso de la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, y que si no se obliga a desmontar de la moto es como consecuencia de elevado peso de las motos y la consecuente necesidad de avanzar por la acera con la única fuerza de las piernas desde el asiento de la moto, debiendo mantener la seguridad vial, la accesibilidad universal y la prioridad del tránsito peatonal:

> "Artículo 48.2.c) Proyecto normativo.
> El acceso de estos vehículos a la acera solo podrá llevarse a cabo para estacionar conforme a las reglas establecidas en el artículo 48.2, pudiendo únicamente emplear la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, debiendo acceder con la diligencia debida para respetar la seguridad vial, la accesibilidad y la prioridad de tránsito de los peatones".

La OMS no autoriza a las motos a circular por las aceras, de hecho lo prohíbe expresamente en el artículo 138.2 de la OMS en aplicación del artículo 121.5 del RGC, simplemente les permite

emplear el motor para salvar el desnivel de la acera, permitiéndoles tan solo andar con el vehículo sin desmontar de la moto, porque esa posición les permite caminar con mayores condiciones de seguridad vial tanto para la persona que conduce la moto como para el resto de personas que transitan por la acera.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza pero sí de la MAIN para recoger la argumentación expuesta.**

10ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Asimismo se solicita que se añada al artículo 48.1 el siguiente párrafo: Las planificaciones urbanísticas de calles nuevas o de remodelaciones de calles tendrán en cuenta los aparcabicis como una parte más del equipamiento y proyectará su instalación al igual que se proyecta la de bancos o papeleras.

Contestación:

Se desestima porque no es objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible regular cuestiones de planificación urbanística. El objeto de la OMS se regula en su artículo 1.

Por otro lado se recuerda que la instalación de anclajes para el estacionamiento de bicicletas no precisa de una ordenanza municipal, sino que se trata de acciones administrativas de gestión de la movilidad sujetas a disponibilidad presupuestaria.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

11ª) Alegación: artículo 72 de la OMS.

Solicita que se añada al título del artículo 72 el término “bicicletas”. Queda, por tanto: At. 72 Reservas para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y vehículos de movilidad personal.

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el** título del artículo **72 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que queda redactado en los siguientes términos:

> “Artículo 72. Reservas para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y vehículos de movilidad personal”.

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

12ª) Alegación: artículo 75 de la OMS.

Solicita añadir al primer párrafo del artículo 75 el término "bicicletas". Queda, por tanto: Art. 75 En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el primer párrafo del artículo 75 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término "bicicletas", que queda redactado en los siguientes términos:

> "Artículo 75. Disposiciones técnicas.
>
> En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación: (…)".

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

13ª) Alegación: artículo 87.1.b) de la OMS.

Solicita que el artículo 87.b) quede redactado en los siguientes términos: "Se instalarán elementos de segregación **y protección** respecto de otros espacios de aparcamiento".

La segregación de un espacio puede hacerse a través de elementos como pintura. La protección consistiría en evitar físicamente que ningún otro vehículo pueda invadir el espacio reservado.

Contestación:

La alegación se entiende referida a la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto del artículo 87.1.b) de la OMS.

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

1º) El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público.

2º) La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al estacionamiento de otros vehículos.

3º) El Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

14ª) Alegación: artículo 124.4 de la OMS.

Solicita que se añada a la propuesta de redacción de artículo 124.4 de la OMS recogida por el Proyecto, el siguiente párrafo: "Los aparcamientos para bicicletas se situarán lo más cercanamente posible a las entradas principales y a la vía ciclista que hubiera. Si el aparcamiento diera servicio a una estación de transporte público, se situará lo más próximo a ésta".

Contestación:

Se desestima la alegación porque, si bien el criterio propuesto es habitualmente empelado por el Ayuntamiento de Madrid en el diseño de los aparcamientos rotacionales municipales en régimen disuasorio, no siempre es posible atender a dicha consideración por cuestiones de accesibilidad o de diseño de la vía pública.

Por otro lado, la propuesta supone un nivel de detalle que entraría en cuestiones de diseño de la vía pública, que no son objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible sino de otras normas municipales.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

15ª) Alegación: artículo 138.2 OMS.

Solicita que se suprima el apartado 2 del artículo 138 que prohíbe la circulación y el estacionamiento de motocicletas, ciclomotores, bicicletas y VMP en las calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón.

En un contexto de promoción de una movilidad sostenible, la movilidad ciclista no puede tener la misma restricción que la movilidad en moto. Las rutas directas, exentas de rodeo, y con una mínima pendiente son factores a tener en cuenta para trazar los itinerarios ciclistas. Dado el contexto urbano es muy posible que estos itinerarios coincidan con calles "peatonalizadas". En ningún caso la solución debe pasar por la prohibición sino por una regulación compatible. La movilidad activa es compatible en sus diferentes modalidades. Tan solo es necesario seguir las pautas que establecen la práctica totalidad de los planes directores ciclistas, incluso el de Madrid, en cuanto a la solución a aplicar según el número de peatones por metro de sección y hora. Asimismo, la regulación puede ser variable según el tramo horario en cuestión. Es decir, una intensa afluencia de peatones, coincidentes con un evento puntual o un horario de especial afluencia comercial, podría hacer variar la permeabilidad ciclista y que ésta se desarrolle con el ciclista bajado de la bici.

Sobre el estacionamiento, debemos saber que el flujo peatonal no se produce en la totalidad de la acera, máxime cuando ésta no guarda la necesaria uniformidad y contiene zonas fuera del tránsito peatonal: entre alcorques, orejetas, etc. Estos puntos pueden ser aptos para un estacionamiento de bicicletas ya que la acera ofrece una protección con respecto al tráfico motorizado. Por otro lado, todos sabemos que NO son las bicicletas quienes causan problemas a los caminantes, sino las motos y muchos coches que invaden el espacio peatonal.

Contestación:

Se desestima la alegación referente a la prohibición de circulación de bicicletas por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque, como debe recordarse, la circulación de bicicletas, motos y VMP se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Se desestima la alegación referente a la prohibición de estacionamiento de bicicletas en las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque dicha prohibición constituye uno de los elementos esenciales de esa especial protección para el peatón objeto de declaración, sin la cual carecería de sentido dicha declaración.

La declaración de especial protección para el peatón de aceras, calles y zonas estanciales debe implicar la prohibición de estacionamiento de vehículos tanto por razones de seguridad vial como por razones de seguridad de las personas, al objeto de garantizar la seguridad vial, la seguridad de la integridad física de las personas, la accesibilidad universal del espacio público y la protección de patrimonio histórico y del patrimonio de las Administraciones Públicas en aquellas aceras, calles y zonas en las que por la especial intensidad del tránsito peatonal por su especial significación socio cultural y comercial, por su relevancia en los itinerarios peatonales o la habitualidad de la concentración elevada de ciudadanos, por la necesidad de garantizar la seguridad vial en los mismos, o por su valor histórico se declaren de especial protección para el peatón.

Se recuerda en este sentido que en la contestación de varias alegaciones formuladas durante la información pública, tomando en consideración razones de técnica normativa, se ha estimado dar una nueva redacción a la propuesta de artículo 48.1 de la OMS, que determina las condiciones en las que podrá estacionarse una bicicleta en la acera fuera de las reservas específicas para estos vehículos, y que expresamente condiciona la posibilidad de dicho estacionamiento a que no se trate de una acera declarada de especial protección para el peatón.

Dado que la redacción propuesta se refiere exclusivamente a la posibilidad de estacionar en las aceras, en las calles peatonales, zonas estanciales y espacio declarados de especial protección para el peatón está absolutamente prohibido el estacionamiento de motos y ciclomotores de

dos y tres ruedas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos y de los VMP.

Por todo lo anterior, se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza. Se modifica la MAIN** para incluir los argumentos expuestos en la contestación de esta alegación.

16ª) Alegación: artículo 167.1 OMS.

Solicita que el artículo 167.1 quede redactado en los siguientes términos: "Quienes utilicen la bicicleta **seguirán** las normas de circulación adoptando las medidas necesarias para garantizar **su propia seguridad**, la convivencia con el resto de vehículos y con los peatones en condiciones de seguridad vial".

Contestación:

Se desestima porque se considera más adecuada técnicamente la expresión "deberán cumplir las normas de circulación" que la expresión "seguirán las normas de circulación" propuesta por la alegación. Asimismo se considera innecesario hacer referencia a la garantía de su propia seguridad por encontrarse incluida en las obligaciones generales de circulación recogidas en la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, por lo que resulta innecesaria su inclusión.

En este sentido se recuerda que el primer párrafo del artículo 10.2 del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) establece que:

> *"Artículo 10 de la LTSV. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.*
>
> *2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía".*

17ª) Alegación: artículo 167.2 OMS.

Solicita la supresión de artículo 167.2 que regula la obligación de que las personas menores de dieciocho años protejan su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

El casco obligatorio no es como el cinturón de seguridad obligatorio: los sistemas de retención salvan vidas y no desincentivan el uso del coche. Hay que basarse en la evidencia científica a la hora de tomar decisiones políticas y en España los colectivos ciclistas son unánimes, como lo son los países de nuestro entorno y los que tiene un gran uso de la bicicleta: si queremos calles y carreteras más seguras, debemos promover el uso de la bicicleta e invertir en infraestructura ciclista segura y de calidad.

La probabilidad de sufrir una colisión en bicicleta se reduce en aquellos lugares donde más se usa. De ahí que las mejores políticas para proteger al ciclista sean las que promueven el uso de

la bicicleta. A esta evidencia científica se la conoce como "seguridad en números": a más ciclistas, más seguridad. Es decir, la obligación del uso del casco reduce el número de bicicletas por las calles, reduciéndose así su seguridad ya que el resto de conductores de coches, motos, camiones, autobuses, etc. comprueban una menor presencia de ciclistas y por tanto disminuyen su atención ante ellas. Al mismo tiempo, quien no usa la bicicleta, en un porcentaje muy elevado vuelve al uso del coche incrementando el riesgo de atropello.

El que un ayuntamiento pueda variar una norma estatal, establece un mal precedente. En este sentido, un hipotético cambio en las condiciones del casco puede traer consecuencias nefastas para la bicicleta en el potencial uso metropolitano y el desarrollo de la intermodalidad, ya que cada municipio puede cambiar a través de su ordenanza de movilidad las circunstancias de uso del mismo.

Contestación:

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que "reglamentariamente se fijen excepciones" a lo previsto en dicho apartado":

> ***Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.***
>
> *(…)*
>
> *El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.*
>
> *Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado".*

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

> ***"Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.***
> *(…)*
>
> *Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.*
>
> *Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

*"**Artículo 7 dela LTSV. Competencias de los municipios.***

Corresponde a los municipios:
b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

*"**Artículo 39 de la LCREM.** Ordenación local del tráfico.*

1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el
de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

g) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
h) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

m) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid

desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

n) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

o) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

p) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deben legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial;

Por los motivos expuestos **se desestima** la alegación.

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública**, se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 del Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:

"**Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:**

2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 *in fine* de la LTSV y 39.1 de la LCREM."

Por último se recuerda que es obligación de los Poderes Públicos regular las condiciones que promuevan la seguridad vial en el uso de las vías y espacios públicos, que dicha obligación es más intensa en relación con las personas menores de edad y que la circulación en condiciones de seguridad mediante la exigencia del uso obligatorio de los 16 a los 18 años se considera un elemento esencial tanto para garantizar la integridad física de las personas menores de edad que se desplacen en bicicleta o en VMP como para su educación vial.

Al contrario de lo que plantea la alegación la mejora de la seguridad vial incrementará el uso de la bicicleta y podrá hacer que el incremento del número de ciclistas mejore a su vez las condiciones generales de seguridad vial de los ciclistas. Por tanto, la exigencia del uso del casco constituye una medida fundamental de seguridad vial y, por ende, una medida de fomento del uso de la bicicleta en la movilidad urbana.

Se modifica la MAIN para incluir la argumentación expresada en la contestación a esta alegación.

18ª) Alegación: artículo 167.3 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 167.3: "Las bicicletas circularán por la calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Al circular por la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril que estén utilizando en ese momento **(posición primaria), sin perjuicio de adoptar una posición lateral (posición secundaria) en carriles o calles "extraanchos" siempre que se asegure una distancia lateral de seguridad de no menos de 1,5m. con el vehículo que quiera adelantar**. Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otros ciclistas y demás personas usuarias de la vía por su anchura o estructura".

Dada la gran variedad de calles y carriles de las ciudades, el obligar sin más a que un ciclista ocupe la parte central del carril o una calle, le expone al riesgo de que pueda ser adelantado por vehículos sin conservar la distancia lateral de seguridad en calles o carriles "extraanchos" (a partir de 4,5m).

Contestación:

Se desestima por los siguientes motivos:

Se considera que la circulación en la posición central es la que mayor seguridad ofrece a las personas que circulan en bicicletas, motocicletas y VMP, porque obliga a los vehículos que quieran adelantarles a hacerlo a través del carril contiguo, sin invadir el carril por el que circula la bicicleta, y porque permite una mayor maniobrabilidad en caso de que un vehículo estacionado en la acera abriera una puerta o se produjera el acceso a la calzada de un peatón.

La redacción propuesta por la alegación introduce un elemento de complejidad para el ciclista en relación al ancho de la vía ("carriles extraanchos") que se considera inadecuada porque podría inducir a error a las personas usuarias de bicicletas, dado que la circulación de bicicletas y VMP por los carriles bus está sujeta a las limitaciones del artículo 167.6.

Por último se señala que el artículo 167.3 permite lógicamente al ciclista adaptar su circulación dentro de carril para adaptarse a las condiciones de circulación y de la vía, por ejemplo para esquivar una rugosidad del firme o abrir su posición para llevar a cabo un giro.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

19ª) Alegación: artículo 167.6 OMS.

Solicita sustituir la propuesta de artículo 167.6 de la OMS del Proyecto inicial por la siguiente redacción: "6. En caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas pueden hacer uso de los mismos siempre que no haya un carril específico para ellas. Si se tratase de un carril bus, las bicicletas pueden hacer uso del carril reservado, sin perjuicio de poder emplear cualquier otro. La circulación de las bicicletas por el carril bus se realizará lo más próximo posible a la derecha siempre guardando la distancia de seguridad lateral con el bordillo o con los vehículos aparcados (efecto dooring), En la maniobra de adelantamiento, el autobús empleará el espacio de calzada necesario para asegurar la suficiente distancia de seguridad lateral con la bicicleta".

Contestación:

El Proyecto inicial mantiene íntegro el contenido normativo de la regulación del vigente artículo 167.6 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS), dado que tan solo ha modificado, por razones de técnica normativa, la expresión numérica en letras de la sección mínima de los carriles bus en los que las bicicletas pueden circular si la señalización lo autorizara.

Se desestima por los siguientes motivos:

1º) De conformidad con lo previsto en el artículo 143.2.1º) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS) de 5 de octubre de 2018, los carriles bus están exclusivamente reservados para la circulación y parada de los autobuses del transporte público colectivo urbano de viajeros regular de uso general (en delante, TPCURUG), quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

2º) La libre y generalizada circulación de bicicletas por los carriles reservados a los autobuses no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado. La promoción del uso de la bicicleta no

puede llevarse a cabo trasladando la movilidad ciclista a los carriles reservados a los autobuses del TPCURUG.

3º) El vigente artículo 176.6 de la OMS, cuyo contenido normativo se mantiene por el Proyecto normativo inicial, limita la posibilidad de autorizar mediante señalización la circulación de bicicletas a aquellos carriles reservados para la circulación de autobuses cuya sección de calzada disponga de al menos cuatro metros y medio. Se trata de una disposición técnica dirigida a los servicios técnicos municipales competentes en materia de planificación de la movilidad, no a los ciclistas que solo podrán circular por carril bus si expresamente les autoriza la señalización instalada. Por tanto, las bicicletas solo podrán circular por aquellos carriles bus cuya señalización así lo permita expresamente, carriles que deberán disponer de una sección de al menos 4,5 metros.

4º) En lo relativo a la circulación de ciclistas por aquellos carriles bus expresamente autorizados por la señalización, se considera necesario mantener la circulación lo más próxima a la izquierda de carril bus para evitar accidentes como consecuencia de la invasión de la calzada por peatones o la apertura de puertas de los coches estacionados, pudiendo así disponer las personas ciclistas de la seguridad que supone la línea continua delimitadora del carril bus que se situaría a su izquierda y la distancia respecto a los posibles vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la calzada.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

20ª) Alegación: artículo 167.9 OMS.

Solicita suprimir el artículo 167.9 que prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

No hay legislación nacional que prohíba la circulación por túneles y no hay datos de siniestralidad que lo acredite. Los túneles y los pasos inferiores y elevados pueden suponer grandes ventajas en los desplazamientos en bici ya que acortan la distancias y salvan desniveles que de otro modo serían disuasorios para la bicicleta. Prohibir el acceso de las bicicletas sin más, es un ataque directo a la movilidad ciclista y provoca un alejamiento de los distintos barrios de la ciudad.

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

> *"8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid".*

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la

circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

> *"9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación".*

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se excepciona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

> *"1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine".*

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

> *"Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección"*.

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

> *"4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante".*

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

> *"3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.*
>
> *Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana".*

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el

desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello**, se estima la alegación**, **se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

> *"Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.*
>
> *Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:*
>
> *g) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*
> *h) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones".*

21ª) Alegación: artículo 169.1 OMS.

Solicita que se añada el siguiente párrafo al artículo 169.1 de la OMS: Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos.

La naturaleza no motorizada de la bicicleta obliga a que debamos asegurar trayectos eficientes y eficaces. El uso bidireccional de las calles para la bici, al margen del sentido que puedan tener coches o motos, es un requisito para una buena promoción de la bicicleta.

Contestación:

La promoción del uso de la bicicleta no puede hacerse mediante la autorización de la circulación a contrasentido que genera riesgos de seguridad vial tanto para la propia persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía pública.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación. La circulación a contrasentido en las calles 20 y 30 supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalizado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización.

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de vehículos especialmente ligeros y manejables, pero decaen ante la evidencia del riesgo de seguridad vial que supone la circulación en sentido contrario al de la marcha, que introduce un factor de riesgo relevante de seguridad vial tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas, que pueden ser especialmente graves en caso de calles 20 de plataforma única conforme a lo previsto en el artículo 50.1.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Por idénticos motivos de seguridad vial se considera inadecuada la autorización de la circulación a contrasentido de bicicletas en las calles 30.

No puede admitirse la circulación de bicicletas a contrasentido para satisfacer la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

22ª) Alegación: artículo 169.2 OMS.

Solicita suprimir la referencia a los “paseos pavimentados” por el término “caminos”, dando la siguiente redacción al primer párrafo del artículo 169.2 de la OMS: En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los **caminos** de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

El término paseo pavimentado es confuso ya que aunque el asfalto u hormigón puede ser el tipo de pavimento más reconocible también es pavimento el formado por tierra compactada. Todos ellos cumplen la función de un pavimento: uniformidad, resistencia de arrastre y drenaje. Para evitar interpretaciones erróneas casi mejor fijarnos en el carácter comunicativo de la vía como hace el artículo 169.3.

Contestación:

La redacción del vigente artículo 169.5 de la OMS, conservada en la propuesta del artículo 169.2 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial limita la circulación de bicicletas en parques y jardines urbanos para garantizar la seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente del parque, que solo podrán encontrarse con bicicletas y VMP en los paseos

pavimentados, no en los paseos de tierra compactada que deben reservarse a los peatones para su protección y la del patrimonio verde de los parques y jardines urbanos.

Por tanto, **s**e desestima la alegación por motivos de seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente en los caminos de tierra compactada de los parques y jardines urbanos y por razones medioambientales para promover la protección de su patrimonio verde de los mismos frente a las consecuencias de la circulación de vehículos como bicicletas, VMP y el resto de vehículos autorizados para acceder a cada respectivo parque o jardín urbano, dado que cada parque y jardín debe ordenarse mediante la señalización oportuna para proteger su patrimonio verde y, en su caso, su valor histórico en el caso de parques históricos como El Retiro sujeto a especial protección en tanto que Bien de Interés Cultural.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

23ª) Alegación: artículo 169.5 OMS.

Solicita suprimir el artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, que prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos.

La denominación de la M-30 como “Calle 30” es contradictoria con el carácter actual de la vía. Son muchos los estudios y proyectos que proponen una reforma de este gran eje como vía urbana dotada de transporte público, paseos peatonales, carriles bici, servicios, incremento de la vegetación, etc. De hecho hay una parte de esta “autopista” que ya es vía urbana como la correspondiente a la avenida de la Ilustración. Entendemos que es un exceso la prohibición generalizada de la bicicleta en el conjunto de la vía, aunque entenderíamos las prohibiciones dentro de los tramos que tienen consideración y son autopistas.

Contestación:

La redacción del artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo aplica en el ámbito de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid la prohibición de circulación de bicicletas por autopistas y autovías regulada en el artículo 20.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) y en el artículo 38.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

De la misma manera que no puede circular por la M-30, porque tiene la configuración de autovía, tampoco pueden circular por sus accesos porque se trata de vías unidireccionales que confluyen en la autovía, de forma que un vehículo que accediera a dicha vía de acceso tendría que quedarse en el arcén de la vía hasta que fuera retirada por una grúa, lo que supondría un riesgo de seguridad vial tanto para la persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía y que podría ocasionar problemas circulatorios.

Si la persona ciclista circulara en contra del sentido de circulación de carril de acceso a la M-30 cometería una infracción muy grave por circular en contra sentido y por generar un grave riesgo de seguridad vial resto de personas usuarias de la vía.

Debe precisarse que la redacción del artículo 169.5 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo no impediría circular a las bicicletas por las vías laterales de la Avenida de la Ilustración en mayores condiciones de seguridad vial que en la parte central de la vía que tiene un límite de velocidad superior ni impediría los movimientos circulatorios perpendiculares mediante los oportunos giros semaforizados hacia las vías urbanas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza. Se modifica la MAIN para recoger parte de la argumentación expuesta en la contestación a esta alegación.**

24ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita añadir al artículo 171 un nuevo apartado 4 con la siguiente redacción: "4. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto. En particular, en aquellos cruces semaforizados en los que exista paso de peatones, los ciclistas respetarán en todo momento la prioridad peatonal".

Es práctica habitual en todas las ciudades con un mayor desarrollo ciclista, una ordenación de los cruces particular para las bicicletas. No olvidemos que en origen los semáforos fueron creados pensando en el tráfico de coches y no en el tránsito peatonal o ciclista. Poder hacer un giro o proseguir recto, otorga al ciclista una ventaja al respecto del tráfico de motor reforzando su visibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en el trayecto. Además, el uso de una señal para autorizar este movimiento en lugar de añadir un foco más al semáforo, permite conseguir el mismo objetivo, pero de forma más rápida y barata. Es desolador comprobar cómo se reduce la funcionalidad ciclista con respecto a la ordenanza de 2018, cuando debería ser al contrario.

Contestación:

El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las

circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda -vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas crean que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

25ª) Alegación: artículo 171.3 OMS.

Solicita añadir al artículo 171.3 de la OMS, que regula la posibilidad de las bicicletas de hacer uso de las líneas de detención adelantada señalizada horizontalmente en los cruces

semafóricos, el siguiente párrafo: "Para asegurar la máxima visibilidad y en caso de no existir adelantabicis, las bicicletas podrán rebasar la línea de detención semafórica y situarse por delante del paso de peatones. Esta maniobra se realizará extremando las precauciones y siempre contando con que la prioridad es del peatón".

No todos los semáforos disponen de adelantabicis por lo que el grado de visibilidad del ciclista varía uno de otros. Para asegurar la visibilidad en todos es preciso que el ciclista pueda adoptar una posición que asegure su visibilidad frente al resto del tráfico.

Contestación:

Se desestima por razones de seguridad vial. La bicicleta es un vehículo y como tal no debe atravesar el paso de peatones para situarse en una posición adelantada al otro lado de paso de cebra respecto a los vehículos porque:

i) la ordenación del tráfico regulada por el semáforo vincula a todos los vehículos que circulan por el carril semaforizado, tanto a los automóviles como a las bicicletas, motos, VMP y el resto de vehículos;

j) supondría atravesar y traspasar la línea de detención semafórica;

k) supondría un riesgo para la seguridad vial de las personas que atraviesan peatonalmente el paso de peatones;

l) podría suponer un riesgo para las personas ciclistas que llevaran a cabo tal movimiento, porque podrían verse sorprendidos por un vehículo que circula correctamente en el sentido de su marcha, autorizado por un semáforo en vede situado en una posición perpendicular a la del semáforo en rojo que la bicicleta ha sobrepasado;

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

26ª) Alegación: artículo 165 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 165 de la OMS: "Art. 165. Líneas de detención adelantada.
1. Para favorecer la circulación y la seguridad de las bicicletas y VMP, se implantarán líneas de detención adelantada para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos. Estas líneas de detención afectarán igualmente al carril bus
2. Las líneas a las que se refiere el apartado anterior podrán utilizarse también por motocicletas y vehículos asimilados sin emisiones, en las mismas condiciones que las establecidas para las bicicletas".

Las ventajas de los avanza para las bicicletas son conocidas: mayor visibilidad, menor estrés, menor exposición a gases contaminantes, ligera ventaja en la iniciación de la marcha, etc. Al ser, como hasta ahora, un espacio compartido con motos hace que las ventajas disminuyan considerablemente. Es más, la exposición a gases se mantiene y la intensidad al ruido se eleva.

Creemos que un vehículo motorizado, tiene una capacidad de arranque suficientemente elevada como para no precisar este espacio y su presencia es más que evidente por el ruido de sus motores. Desincentivar el uso de vehículos motorizados es clave para promover los modos de movilidad activa, reducir los niveles de contaminación y crear condiciones más seguras para toda la población y esto pasa necesariamente por no otorgar privilegios.

Los autobuses son también, y en su gran mayoría, vehículos contaminantes y pesados por lo que de compartir este espacio restan visibilidad a la bicicleta, reducen su seguridad y dificultan el giro a la derecha. Recordamos el artículo 64 del Reglamento General de Circulación en lo que se refiere a la prioridad de las bicicletas con respecto a los vehículos a motor. Dicha prioridad debe facilitarse y anticiparse.

En todo caso, estos espacios podrían compartirse con vehículos sin emisiones, sin ruido y que no resten visibilidad al ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 165 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

o) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
p) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Sin perjuicio de ello se le informa que la regulación de artículo 165 de la OMS responde a razones de seguridad vial aplicables tanto a las bicicletas como a las motos y VMP y que debe mantenerse la prioridad del TPCURUG, reiterándose lo expresado previamente respecto de los carriles bus en contestaciones previas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

27ª) Alegación: artículo 172.2 OMS.

Solicita suprimir el artículo 172.2.a) de la OMS, que establece la obligación del uso de casco homologado o certificado por la persona que conduce el vehículo durante su conducción que se lleve a cabo para el desarrollo de una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas.

El uso del caso debe ser recomendado y no obligatorio. En el caso de ciclistas profesionales que desarrollan una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas, parece más razonable asimilarlo a la excepción que establece el propio Reglamento General de Circulación (Art. 118) sobre el uso del casco de los ciclistas profesionales ya sea durante los entrenamientos o en competición. En estos casos se regirán por sus propias normas.

Contestación:

El artículo 172.2 de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo, se aprobaría en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

e) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
f) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

i) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

   La exigencia del casco de hecho debe constituir una condición de seguridad en el trabajo que debe asegurar el empleador para garantizar su salud y seguridad laboral.

j) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública y a la razón imperiosa de interés general de protección de los derechos de los trabajadores, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica de transporte urbano de mercancías (DUM) y actividades turísticas respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial y están expuestos a una mayor probabilidad de sufrir un accidentes. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

k) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

l) **Proporcionalidad:** el supuesto de exigencia del uso del casco de artículo 172.2 de la OMS se limita exclusivamente a las personas que hacen un uso intensivo de las vías públicas municipales para llevar a cabo una actividad económica de transporte de mercancías urbanas o al transporte de personas distintas de la persona que la conduce por estar más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial.

La circulación de los ciclistas que llevan a cabo distribución de mercancía que llevan a cabo una intensa circulación en situaciones de un intenso y cambiante tráfico urbano no pude equipararse a la circulación por vías interurbanas de los ciclistas federados que entrenan y compiten profesionalmente en carreras de velocidad o resistencia regulada en el artículo 118 del RGC.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

28ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita a la definición de zona peatonal del Anexo III el siguiente párrafo: “Quedan excluidas las bicicletas que podrán hacer uso de este espacio guardando las debidas condiciones de seguridad y prioridad de los peatones, salvo prohibición expresa señalizada”.

O alternativamente sustituir la definición por el siguiente párrafo sacado del manual de Infraestructura Ciclista del Ayuntamiento de Madrid: “Zona Peatonal Autorizada (ZPA): espacios peatonales donde se autoriza excepcionalmente la circulación de bicicletas” y modificar el conjunto del articulado en sustitución de Zona Peatonal.

Contestación:

Se desestima porque la definición recogida en el Proyecto normativo reproduce la definición contenida en el Punto 59 del “Anexo I. Conceptos básicos” del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

29ª) Alegación: artículo 177.2.a) OMS.

Solicita sustituir que establece la obligación de circular por el centro del carril por la siguiente redacción: "Su circulación se hará por la parte central del carril sin perjuicio de adoptar una posición secundaria (lateral) en carriles o calles extraanchas (más de 4,50 m.)".

Contestación:

Se desestima por los motivos previamente expuestos:

Se considera que la circulación por la parte central del carril es la que mayor protección a la persona ciclista porque obliga a cualquier otro vehículo que quiera adelantarla a hacerlo a través del carril contiguo y porque permite ofrecerle mayor espacio de maniobrabilidad en caso de invasión de un peatón o un bien u obstáculo en la calzada o la apertura de la puerta de un vehículo estacionado en la banda de estacionamiento.

Es una obligación de diligencia, por lo que la persona ciclista puede adaptar su circulación a las condiciones de la vía, situándose en otra parte de carril en función de las circunstancias del tráfico y de las condiciones de la vía, puede esquivar un bache o adaptar suposición para girar en una calle transversal.

Se dan por reproducidas las consideraciones expresadas previamente respecto de los carriles "extraanchos" y los carriles bus.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

30ª) Alegación: artículo 235.1.j) OMS.

Solicita suprimir la referencia a las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP de la propuesta de redacción de artículo 235.j) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Volvemos a incurrir en el error de equiparar un medio no motorizado como las bicicletas a las motos o coches. Sin que pongamos en cuestión el apercibimiento por el incumplimiento de alguna de las normas, la inmovilización de una bicicleta es claramente excesiva. Y más si se trata de circulación de bicicletas en carriles bici.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 235.1.j) de la OMS, en lugar de al artículo 235.j), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Es preciso señalar que la inmovilización es una medida provisional, no una sanción de tráfico.

Se estima parcialmente la alegación porque el artículo 104.1.c) in fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que:

> *"Artículo 104 de la LTSV. Inmovilización del vehículo.*

1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando:

c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas".

Por tanto, debe suprimirse la referencia a la inmovilización de bicicletas, no así de los VMP que no están sujetos a la excepción reconocida a las bicicletas y que estarían obligados al uso de casco en aquellos supuestos que se establezcan reglamentariamente en el RGC o en la OMS.

Por ello se estima la alegación en lo relativo a las bicicletas y se desestima respecto de los VMP, de forma que el artículo 235.1.j) de la OMS, propuesto por el Proyecto normativo, quedaría redactado en los siguientes términos:

"Apartado j) del artículo 235 de la OMS:

"j) Cuando quien conduzca y/o, en su caso, quien le acompañe en motocicletas, ciclomotores, vehículos especiales a que se refiere la legislación sobre tráfico y los VMP en los que así se requiera, circulen sin casco homologado o certificado, hasta que subsane la deficiencia."

31ª) Alegación: artículo 236.2.k) OMS.

Solicita sustituir la redacción de artículo 236.k) por la siguiente: "k) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP estacionados en la acera impidan o dificulten la realización por los servicios municipales de las tareas de mantenimiento o reparación de tales elementos, siempre que no puedan moverse de un lugar a otro donde no molesten". Para conservar el criterio de proximidad en el estacionamiento de bicicletas, es preciso complementar los aparcabicis como la posibilidad de amarre en el mobiliario urbano. Solo cuando una bicicleta impida labores de mantenimiento y reparación o dificulte gravemente el tránsito peatonal, podrá ser retirada (por su seguridad ya que habría que cortar el dispositivo que la amarra) siempre que sea imposible desplazarla a otro lugar conservando el amarre. Las bicicletas con sistema de autobloqueo sencillamente se desplazarán a otro lugar que no moleste

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.k) de la OMS, en lugar de al artículo 236.k), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.k) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada e vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las

bicicletas al establecer que: *"Siempre que…., cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público"*.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.k) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

32ª) Alegación: artículo 236.2.l) OMS.

Solicita añadir al artículo 236.l el siguiente contenido: "siempre que no pueda desplazarse a otro lugar conservando el amarre. En caso de ser una bicicleta con sistema de autobloqueo, bastará desplazarla hasta otro lugar".

El bajo peso de las bicicletas permite ser desplazadas a otro lugar que no moleste. Es un despropósito retirar las bicicletas y llevarlas a un depósito cuando la solución es mucho más sencilla, a no ser que haya una intención de acoso hacia la movilidad ciclista.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.l) de la OMS, en lugar de al artículo 236.l, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.l) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada de vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones…".

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.l) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

33ª) Alegación: artículo 237.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 237.1 de la OMS una nueva letra r) con el siguiente tenor literal: "r) Cuando impida o dificulte el acceso de las bicicletas a una instalación de aparcabicis".

Es obvio tener que asegurar el acceso a los aparcabicicletas si queremos asegurar cierta calidad en la movilidad ciclista.

Contestación:

El artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) habilita la retirada y depósito del vehículo: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público".

Por su parte el artículo 105.1.h) de la LTSV habilita legalmente la retirada de vehículos *"h) cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación"*.

El estacionamiento de vehículos que impidan estacionar o sacar bicicletas y VMP de los anclajes instalados en las reservas municipales causa una grave perturbación a los vehículos que no pueden estacionar ni ser extraídos de los anclajes para su circulación en términos del artículo 105.1.a) de la LTSV, obstaculizando y dificultando asimismo la circulación en términos del artículo 105.1.h) de la LTSV.

Al objeto de garantizar el acceso efectivo de las bicicletas y VMP a las horquillas aparcabicicletas municipales situados en el espacio público municipal, es decir, de garantizar la eficacia de las reservas de estacionamiento, **se estima la alegación** y se procede, en aplicación de los apartados a) y h) del artículo 105.1 del del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, a introducir un nuevo apartado "r)" en el artículo 237.1 de la OMS, que quedaría redactado en los siguientes términos":

> *"**Artículo 237.1.***
>
> *r) Cuando un vehículo obstaculice o impida el acceso o la salida de bicicletas y VMP a los anclajes municipales específicamente reservados para el estacionamiento de estos vehículos".*

Asimismo se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) para recoger dicho cambio y su fundamentación jurídica.

34ª) Alegación: artículo 237.2 apartados b) y c) de la OMS.

Solicita suprimir los apartados b) y c) de artículo 237.2 de la OMS.

Es un exceso hablar de daños o deterioro al patrimonio público el que haya alguna bici amarrada al mobiliario urbano e incluso a un árbol. Los actuales sistemas de amarre suelen están recubiertos de una funda que protege el objeto en el que se amarra. Además, la ligereza y mínimo volumen de una bicicleta o monopatín, en comparación a una moto, hace que sea muy difícil producir ningún daño.

Contestación:

Los apartados b) y c) de artículo 237.2 concretan supuestos de retirada de vehículo de la vía pública cuando sean ancladas a elementos vivos y/o a mobiliario y bienes de titularidad pública, pero que impliquen su deterioro. La finalidad de dichos apartados es concretar el supuesto de artículo 105.1.a) del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: "Siempre que deteriore algún patrimonio público", en lo relativo a la protección de patrimonio municipal verde (arbolado u otros elementos vegetales) y de mobiliario urbano o de cualquier otra titularidad pública que pueda implicar el deterioro del patrimonio público".

No es posible admitir que el estacionamiento de bicicleta se produzca en cualquier parte y, además, con un potencial daño para el patrimonio público, ya sea arbolado o ya sea mobiliario.

El artículo 237.2, incluyendo los apartados a) y b), se fundamenta en el artículo 105.1.a) de la LTSV y en el deber de defensa, protección y conservación de patrimonio de las Administraciones Públicas regulado en la legislación patrimonial de las Administraciones Públicas, por lo que su supresión planteada por la alegación resultaría contraria a Derecho.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 237.2) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

35ª) Alegación: Anexo IV OMS. Acera-bici.

Solicita sustituir la definición de "acera-bici" del Anexo IV de la OMS por la siguiente: "Plataforma ciclista a la misma cota y en continuidad con la acera".

Aunque en la Ley de Tráfico, en el PDMCM de Madrid y en el Manual de Infraestructura ciclista habla de vía ciclista señalizada sobre acera, nos parece que la definición que da la Instrucción de Vías Pública de "*plataformas que discurren a la misma cota y en continuidad con la acera*" marca una mejor diferenciación con la acera y contribuye a la clarificación de uso.

Contestación:

Se desestima porque el Proyecto recoge la definición regulada en el punto 77 del "Anexo I. Conceptos básicos" del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

36ª) Alegación: Anexo IV OMS. Ciclocalle.

Solicita añadir a la definición de "ciclocalle", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "Es una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor **serán residentes y** se debe colocar una señal vertical correspondiente para autorizar este uso. Por defecto, los únicos vehículos que pueden circular por la Ciclocalle son las bicicletas".

Normalmente en Europa el uso del coche en una ciclocalle es ocasional y normalmente suele corresponder a población residente (paso a garajes o plazas de aparcamiento). De este modo aseguramos una baja intensidad motorizada y una convivencia con la bicicleta.

Contestación:

Se desestima porque la definición de ciclocalles está vinculada a la circulación de bicicleta y no tiene por qué implicar una restricción de la circulación motorizados que exclusivamente permita la circulación de los vehículos a motor de los residentes.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

37ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona de prioridad peatonal".

Solicita añadir a la definición de "Zona de prioridad peatonal", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "las bicicletas podrán circular por ellas en los dos sentidos, conservando en todo caso la prioridad peatonal".

El propio PDMCM se refiere a las calles de prioridad peatonal ("Calle residencial" / S-28 o ZONA30)) aptas para autorizar la circulación de bicis y "a contracorriente".

Contestación: Se desestima porque por motivos de seguridad vial, previamente expuestos, el Proyecto normativo suprime la posibilidad de circulación de bicicletas en zonas 30. La definición de la zona de prioridad peatonal no puede contravenir la regulación de la circulación de bicicletas contenida en los artículos 167 a 170 de la OMS.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

38ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona o calle residencial".

Solicita añadir a la definición de "Zona o calle residencial": que todas las calles de plataforma única se considerarán "calle residencial" de prioridad peatonal. En las calles de plataforma única, la señal S-28 podrá usarse con carácter informativo pero no determina su carácter de calle residencial.

Las calles de plataforma única están diseñadas para ser calles residenciales de prioridad peatonal, pero con la norma propuesta solo llegan a serlo si están señalizadas con S-28. Esto provoca muchos equívocos, ya que en muchos barrios como Malasaña la mitad de las calles de plataforma única tienen la señal s-28 y la otra mitad no, sin ningún orden aparente, por lo que

es difícil saber en qué tipo de calle está uno. Además, si un peatón o vehículo entra a una calle residencial por cualquier punto que no sea el inicio de la misma calle, no tiene oportunidad de ver la S-28 o y no sabe si la calle es residencial o no.

Contestación:

La configuración de plataforma única determina la aplicación de la regulación de límite de velocidad a 20 kms/hora, de conformidad con lo previsto en los artículos 50.1.a) del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y 17.2.a) de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Pero ello no implica su configuración automática como zona o calle residencial. En este sentido debe recordarse que el artículo 112.8 del Reglamento General de Circulación exige la señalización expresa mediante señal S-28 para ordenar la vía como calle residencial:

> *"**Artículo 122 del RGC.** Circulación por la calzada o el arcén.*
>
> *8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal S-28 regulada en el artículo 159 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal.*

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

39ª) Alegación: Anexo IV OMS. Carril multimodal.

Solicita suprimir los "carriles multimodales" definidos en el Anexo IX de la OMS. Los llamados ciclocarriles han demostrado su inutilidad y comunican una falsa sensación de prioridad a los ciclistas. En la práctica, se comportan como un carril convencional. No tiene mucho sentido definir una diferenciación cuando no la hay.

Contestación:

Los vigentes ciclocarriles, que el Proyecto normativo denomina "carriles multimodales" por la posibilidad de circulación de otros vehículos como los VMP siempre que se circule empelando el casco para la protección de la cabeza por las personas usuarias de vehículos de movilidad personal, constituyen un elemento esencial de calmado del tráfico esencial para el fomento de la movilidad ciclista y la movilidad de los VMP, al garantizar las condiciones de seguridad vial esenciales para viabilizar la circulación de estos vehículos en carriles con limitación de velocidad a 30 kms/h.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

40ª) Alegación: artículo 168.1 OMS.

Solicita suprimir el artículo 168.1, que establece que la prohibición general de circulación de bicicletas por las aceras, calles y zonas peatonales, y que obliga al ciclista que precise acceder a éstas y a cruces de peatones señalizados, a que desmonte de la bicicleta y transitando con ella

en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como peatón.

Contestación:

El artículo 168.1 de la OMS se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación. La circulación de bicicletas, motos y VMP por aceras y zonas peatonales se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Por tanto la persona ciclista que desee circular con su bicicleta deberá desmontarse de la bicicleta y transitar peatonalmente con la bicicleta a su lado hasta el lugar en que desee volver a incorporarse al tráfico rodado una vez se incorpore a la calzada, momento a partir del cual podrá circular sobre la bicicleta.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

41ª) Alegación: artículo 168.2 OMS.

Solicita suprimir el apartado 2 de artículo 168 de la OMS y sustituirlo por el siguiente contenido: "Las personas menores de 14 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales solos o acompañados de un adulto también en bici. Circularán respetando la prioridad de los peatones, ajustando su velocidad a los mismos y mantendrán una separación mínima de un metro. En caso de alta densidad, desmontarán de la bicicleta y transitarán a pie por la acera con el vehículo a su lado".

En una ciudad sin apenas carriles bici protegidos y en un contexto (teórico) de promoción de la movilidad sostenible (en bici), parece razonable que como medida provisional y para promover el uso de la bici entre los más pequeños, estos puedan usar la acera, bien acompañados de un adulto también en bici o de forma autónoma. Pensemos en el camino escolar diario. Tal y como estaba redactado el artículo, no tiene mucho sentido hacer que el adulto en bici supervise al menor desde la calzada ya que, tanto la velocidad a la que iría como la atención al menor, podría suponer un factor de riesgo innecesario. Además, en calzadas de un único sentido, directamente sería imposible si el sentido del menor por la acera fuera contrario al de la calzada.

Contestación:

La regulación de artículo 168.1 de la OMS permite el desarrollo y fomento de uso de la bici por menores de 12 años, debiendo los padres u otros adultos que, en su caso, les acompañen

transitar peatonalmente en aplicación del citado artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación.

Por razones de seguridad vial en las aceras, al objeto de proteger a las personas que transitan peatonalmente por las aceras y zonas destinadas a los peatones, se considera oportuna la edad de 12 años.

42ª) Alegación: artículo 20.2 OMS.

Solicita añadir al artículo 20.2 de la OMS un nuevo apartado i) con el siguiente contenido: "i) Los ciclos y bicicletas". La circulación de bicicletas según las condiciones de convivencia con los peatones asegura precisamente el objetivo del artículo: *"la reducción del nivel sonoro y de emisiones contaminantes, fomento de los modos sostenibles de movilidad o promoción económica"* Difícilmente se promueven los modos sostenibles de movilidad si se prohíben las bicicletas.

Es importante diferenciar entre aceras y zonas peatonales (peatonalizaciones o áreas de prioridad peatonal) o Zonas Peatonales Autorizadas como hemos propuesto en anteriores alegaciones. Estas últimas pueden formar parte de un itinerario ciclista con características propicias de planeidad (orográficamente favorable), trazado directo (no rodeos), etc. (Art. 170.4 de la ordenanza en vigor) Evidentemente en las zonas peatonales se imponen condiciones claras de prioridad y seguridad peatonal tal y como hemos apuntado anteriormente. (alegación 13 y 26)

La permeabilidad ciclista en las calles es clave para un correcto desarrollo ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

e) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
f) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

43ª) Alegación: artículo 27.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 27.1 de la OMS el siguiente contenido marcado en negrita: "1. Las ocupaciones de las vías urbanas reguladas en esta Ordenanza requerirán autorización del órgano competente, previa la correspondiente solicitud de los interesados en los términos establecidos en esta Ordenanza. **Se exceptuarán aquellas actuaciones esporádicas, de**

carácter cultural, educativo o artístico, en espacios de uso peatonal siempre que no perjudique el flujo de los peatones y la calidad estancial de la zona".

Las áreas peatonalizadas deben favorecer la expresión cultural y espontánea de los ciudadanos. Cuando hablamos de dinamizar una ciudad debemos facilitar que en estos espacios puedan llevarse a cabo actividades artísticas sin que medie una tramitación burocrática previa. Bastaría el compromiso de que se realicen respetando la prioridad peatonal y la calidad estancial del área, aspecto éste que podría verse fortalecido al enriquecerse el uso y disfrute de la calle.

Contestación:

El artículo 27.1 de la OMS no es objeto no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo por lo que, en principio, no puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

e) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
f) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

No obstante, en la medida en que sí es objeto del Proyecto normativo el apartado 7 del mismo artículo 27 de la OMS se considera adecuado entrar al fondo de la cuestión planteada por la alegación, al objeto de facilitar la más amplia motivación de las alegaciones formuladas durante la información pública.

En ese sentido la alegación debe desestimarse porque los usos del espacio público peatonal y de las zonas estanciales son y deben ser objeto de autorización municipal porque el uso del espacio público municipal para el desarrollo de "actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico" afecta a los derechos del resto de personas usuarias del espacio público, puede afectar a la prestación de servicios públicos así como a la protección de patrimonio de las Administraciones Públicas.

En este sentido se recuerda que de conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV, corresponde a os municipios *"la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social"*.

Por su parte, el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid atribuye expresamente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la*

movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

La autorización de la ocupación regulada en el artículo 27.1 de la OMS es el instrumento jurídico imprescindible para armonizar los distintos usos y necesidades del espacio público municipal.

Por todo ello **se desestima** la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES n º 41.2

Dº [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº [redacted]**, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 24 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 202107010412 por el que **Dº** [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: artículo 22.2 de la OMS.

Solicita incluir en el artículo 22.2 de la OMS otro objetivo de las ZBEDEP: “promover y facilitar la movilidad en bicicleta” al entender que la necesidad de desplazamiento de la población debe ser cubierta prioritariamente con medios sostenibles y que es preciso nombrarla específicamente y no a través de ninguna fórmula genérica.

Contestación:

No se considera necesario incluir una mención expresa al fomento del uso de la bicicleta entre los objetivos de la ZBEDEP, por entenderse lógicamente incluida la promoción del uso de este medio de transporte entre los objetivos definidos por los apartados g) y h) del artículo 22.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo:

"g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes".

Las bicicletas son, sin duda, vehículos de los menos contaminantes, pero dentro de dicha categoría no es lo mismo el impacto medioambiental de una bicicleta que el de una bicicleta de pedales con pedaleo asistido como consecuencia del empleo de un motor eléctrico y una batería. Por ello se considera conveniente definir el objetivo en términos más generales y omnicomprensivos sin entrar a establecer órdenes de prelación de los vehículos menos contaminantes en función de su menor impacto ambiental.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: artículo 22.3.d) de la OMS.

Se solicita añadir a la redacción del artículo 22.3.d) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, entre las medidas de ordenación permanente del tráfico, la "limitación máxima de 30 km/h sin perjuicio de velocidades menores de acuerdo al carácter de la vía".

Contestación:

Se desestima limitar la velocidad a un máximo de 30 Km/h en todas las vías de la ZBEDEP por estar limitada la velocidad genérica en zona urbana por el Reglamento General de Circulación con límites de 20 km/h en calles de plataforma única, 30 Km/h en calles de un carril por sentido y a 50 Km/h en calles con más de un carril por sentido.

En una ZBEDEP coexisten vías de distinta configuración y con distinto límite máximo de velocidad conforme a lo previsto tanto en el artículo 50 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, como del artículo 17 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación: artículo 24.3.c) de la OMS.

Se solicita modificar el artículo 24.3.c) para incluir como punto primero el siguiente: 1.º Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y los VMP.

Contestación:

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

Porque la redacción del artículo 24.3.a) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, establece la libre circulación por el interior de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

Porque la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, limita la prohibición de acceso y circulación por el interior del espacio delimitado por el artículo 24.2, que define el perímetro de la ZBEDEP, a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante. Las bicicletas no son vehículos automóviles con clasificación ambiental "A", por lo que no son objeto de prohibición alguna de acceso y circulación por la ZBEDEP.

Porque carece de sentido incluir a las bicicletas entre los vehículos excluidos de la prohibición de acceso y circulación de artículo 24.2.b) relacionados en el artículo 24.3.c), dado que la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, se refiere exclusivamente a determinados vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, una categoría de vehículos motorizados ajena a las bicicletas.

Por tanto las bicicletas no deben incluirse en la redacción de artículo 24 de la OMS, porque su acceso y circulación está expresamente autorizado por el artículo 24.3.a) y porque las bicicletas no se ven afectadas por la prohibición del artículo 24.3.b), en los términos expresamente definidos en la redacción de los citados preceptos de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación: artículo 25.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 25.5 de la OMS un nuevo apartado "i) las bicicletas y otros ciclos y VMP", por entender que no parece muy razonable excluir a las bicicletas en episodios de congestión o alta contaminación cuando en ningún caso son las causantes.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 25 de la OMS no se refiere a ordenaciones temporales por motivos medioambientales, sino a medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Puede resultar necesario prohibir con carácter extraordinario y temporal la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación: artículo 38.4 de la OMS.

Se solicita añadir sustituir el primer párrafo del artículo al artículo 38.4 por el siguiente: "En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Solicita también incluir una cuarta letra con la siguiente redacción: "d) en caso de vía ciclista, señalizar un desvío y protegerlo del tráfico ordinario de modo que no haya diferencia en el grado de seguridad y accesibilidad y no suponga un rodeo reseñable".

Se estima parcialmente:

1) Se estima la modificación del primer párrafo del artículo al artículo 38.4 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, mediante la adición de las palabras "o vía ciclista" en el primer párrafo de la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 38.4 de la OMS que queda redactado en los siguientes términos**:**

> "**Artículo 38.4.** En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Se deja constancia de la modificación en el informe de cambios en el Proyecto normativo y en la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial como consecuencia de las alegaciones formuladas durante la información pública.

2) Se desestima la propuesta de introducir una nueva letra "d)" en el artículo 38.4 de la OMS con el contenido propuesto por la alegación, porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

6ª) Alegación: artículo 38.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 38.5, que establece que "5. Cuando la ocupación implique el corte de calle, será obligatorio señalizar los desvíos alternativos mediante el empleo de la señalización provisional correspondiente, requiriendo, en su caso, la presencia de señalistas", el siguiente párrafo: "Se considerarán los diferentes tipos de vehículos a la hora de aplicar los cortes, teniendo una especial consideración con las bicicletas como vehículo menos invasivo que no precisa, en muchas ocasiones, de la prohibición de otros por sus propias características físicas. En caso de que las bicicletas no pudieran pasar se diseñará un itinerario alternativo que no suponga mayor rodeo, inseguridad o merma de accesibilidad".

Contestación:

Se desestima porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

Esta alegación **no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7ª) Alegación: artículos 47.2 y 47.3 de la OMS.

Se solicita que se exceptúe a las bicicletas de la aplicación de las prohibiciones de estacionamiento de los apartados 2 y 3 del artículo 47 de la OMS, por entender que el redactor tan solo tiene presente el automóvil y el espacio que ocupa. Sugerimos una redacción más inclusiva con aquellos medios que poco o nada tienen que ver con los coches y que en ningún caso son los causantes de los problemas que la presente ordenanza pretende solucionar.

Contestación:

La regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se recoge en el artículo 48.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regula dónde y bajo qué condiciones pueden estacionar dichos vehículos.

Sin perjuicio de ello, en tanto que vehículos, las bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP están sujetos a las prohibiciones generales de parada y estacionamiento del resto de vehículos reguladas en el artículo 47 de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Resultan de aplicación a las bicicletas los supuestos regulados en las letras:

> a) en todos aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente si la señalización existente prohíbe el estacionamiento de bicicletas;
>
> b) para dar cumplimiento a la obligación legal de rotación en el estacionamiento; c) en las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales, embajadas, personas de movilidad reducida y otros usos;
>
> d) en las paradas de autobús sin acera adelantada, para permitir el acceso universal al transporte público colectivo regular de viajeros;
>
> e) por motivos de seguridad, en la zona de seguridad fijada para las dependencias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y frente a las salidas de vehículos de emergencia, debidamente señalizadas;
>
> f) delante de los vados correctamente señalizados, entendiendo por tales tanto los destinados a la entrada y salida de vehículos a través de itinerarios peatonales como los destinados a la supresión de barreras arquitectónicas en los itinerarios peatonales;
>
> g) en los lugares reservados exclusivamente para parada de vehículos; i) en batería, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas sin señal que habilite tal posibilidad de estacionar en batería;
>
> j) en línea, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas cuando el estacionamiento deba efectuarse en batería conforme a la señalización existente;
>
> k) en el arcén, por razones de seguridad vial;

l) en los lugares que vayan a ser ocupados temporalmente para otros usos o actividades, en cuyo caso se deberá señalizar adecuadamente al menos con cuarenta y ocho horas de antelación;

m) el estacionamiento en vía pública para su venta; o) por motivos de seguridad si se prohibiera su estacionamiento con base en el artículo 25 de la OMS.

No resulta de aplicación a las bicicletas los siguientes supuestos que no precisan de exclusión normativa porque su objeto se refiere exclusivamente a determinados tipos de vehículos entre los que no se encuentran las bicicletas, o porque dicha regulación no se aplica a las bicicletas por estar expresamente excepcionadas por otro precepto de la OMS:

h) El apartado h) que se refiere al SER al establecer "h) La prohibición de estacionar en *los lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria sin disponer de la autorización de estacionamiento correspondiente, o superando el tiempo máximo de estacionamiento autorizado en función de la tasa de estacionamiento abonada"*, pero que no resulta de aplicación a las bicicletas porque el artículo 51.1 de la OMS excluye expresamente a los vehículos de dos y tres ruedas de la regulación del estacionamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) por lo que no afecta a las bicicletas.

ll) El apartado ll) que se refiere expresamente a los remolques o semiremolques, por lo que no afecta a las bicicletas.

ñ) El apartado ñ) se refiere a vehículos automóviles CERO emisiones, por lo que no afecta a las bicicletas.

Por todo lo anteriormente expuestos **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza.

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (**MAIN**) para recoger parte de la argumentación expuesta.

8ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Se solicita que en el primer párrafo del artículo 48.1 de la OMS se suprima el término "exclusivamente".

A la vista de la alegación se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que "con carácter excepcional" pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

Por ello, **se estima parcialmente** en la medida en que no se suprime el término "con carácter excepcional", pero sí se determinan las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

> "**Artículo 48.** *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*
>
> 1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:
>
> a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.
>
> b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.
>
> Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:
>
> ll) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.
>
> mm) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.
>
> nn) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC".

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

9ª) Alegación: artículo 48.1.b) de la OMS.

Se solicita sustituir la redacción de artículo 48.1.b) por el siguiente contenido:

"b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos circularán diligentemente, a paso de peatón y manteniendo la distancia de seguridad con los viandantes hasta el lugar de estacionamiento. Si por la densidad peatonal fuera imposible cumplir estas condiciones, harán el desplazamiento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

En ausencia de estacionamientos específicos alrededor (no más de 50m – 30 segundos andando), y a fin de proteger el criterio de proximidad -puerta a puerta- de la movilidad ciclista, el aparcamiento de bicicletas se complementará pudiendo amarrarla en vallas o elementos de mobiliario urbano, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales. Podrán situarse en la acera, anclado o no al mobiliario urbano siempre que se conserve un ancho mínimo de 2m y no ocupen el pavimento tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público".

La propuesta se basa en la necesidad de mantener la ventaja que supone para la persona ciclista el desplazamiento puerta a puerta a través de la facilidad de estacionamiento, como recoge el Manuel de Aparcamientos editado por el IDEA del Ministerio de Industria, que plantea que el estacionamiento debe estar a un radio de 50 metros (30 segundo andando).

La persona alegante considera una obviedad el escaso número de aparcabicicletas con relación al número de lugares y destino de desplazamientos, por lo que sería un auténtico despropósito prohibir el amarre de las bicicletas en el mobiliario urbano.

Para el fomento de la movilidad en bicicleta, es importante complementar los aparcamientos específicos con el uso del mobiliario urbano modificando incluso éste mediante diseños adecuados. Limitar el anclaje de las bicicletas a los pocos aparcabicis existentes, uno por cada tres kilómetros de vías públicas de la ciudad de Madrid y regular la retirada de la bicicleta por el amarre al mobiliario urbano como establece el artículo 89 del presente proyecto de modificación, es un ataque claro al uso de la bicicleta.

Sobre la obligación de bajarse de la bicicleta para llegar al aparcamiento, no parece muy razonable que un vehículo con una masa de 15 kilos aprox. esté obligado a ello y otros con masas mucho mayores como motos, ciclomotores, no, sabiendo que es práctica habitual en el desarrollo ciclista, las zonas de convivencia peatón-bici bajo unas claras condiciones de seguridad a favor del primero.

Contestación:

Se estima parcialmente:

a) **Se estima parcialmente** la alegación relativa a autorización de estacionamiento en aceras cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros y se cumplan las condiciones establecidas en la nueva redacción dada al artículo 48.1 de la OMS en los términos estimados en la contestación a la alegación anterior.

b) **Se desestima la alegación relativa a la propuesta de que las personas ciclistas puedan circular en bicicleta por la acera con precaución por la acera hasta el lugar de estacionamiento** se desestima para evitar atropellos y otros problemas de seguridad vial en las aceras y para asegurar la accesibilidad universal.

Estimar la pretensión de las personas ciclistas supondría mantener la situación actual en la que numerosos ciudadanos denuncian situaciones de riesgo de seguridad vial, accidentes, atropellos que afectan a la seguridad de las personas, a su integridad física y a la garantía de la accesibilidad universal del espacio público.

La protección de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida exige que ningún vehículo circule por las aceras y zonas estanciales destinadas a los peatones.

Por tanto, resulta necesario para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial, la integridad física de los peatones y muy especialmente la garantía de los derechos de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida, que las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP deban apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transiten en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento, en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.1.b) de la OMS.

A mayor abundamiento se recuerda que el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre prohíbe expresamente la circulación de toda clase de vehículos por las aceras y demás zonas peatonales.

En lo referente al argumento expuesto en la alegación sobre las motos, debe recordarse que la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.d) de la OMS solo permite el uso de la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, y que si no se obliga a desmontar de la moto es como consecuencia de elevado peso de las motos y la consecuente necesidad de avanzar por la acera con la única fuerza de las piernas desde el asiento de la moto, debiendo mantener la seguridad vial, la accesibilidad universal y la prioridad del tránsito peatonal:

> "Artículo 48.2.c) Proyecto normativo.
> El acceso de estos vehículos a la acera solo podrá llevarse a cabo para estacionar conforme a las reglas establecidas en el artículo 48.2, pudiendo únicamente emplear la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, debiendo acceder con la diligencia debida para respetar la seguridad vial, la accesibilidad y la prioridad de tránsito de los peatones".

La OMS no autoriza a las motos a circular por las aceras, de hecho lo prohíbe expresamente en el artículo 138.2 de la OMS en aplicación del artículo 121.5 del RGC, simplemente les permite emplear el motor para salvar el desnivel de la acera, permitiéndoles tan solo andar con el vehículo sin desmontar de la moto, porque esa posición les permite caminar con mayores condiciones de seguridad vial tanto para la persona que conduce la moto como para el resto de personas que transitan por la acera.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza pero sí de la MAIN para recoger la argumentación expuesta.**

10ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Asimismo se solicita que se añada al artículo 48.1 el siguiente párrafo: Las planificaciones urbanísticas de calles nuevas o de remodelaciones de calles tendrán en cuenta los aparcabicis como una parte más del equipamiento y proyectará su instalación al igual que se proyecta la de bancos o papeleras.

Contestación:

Se desestima porque no es objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible regular cuestiones de planificación urbanística. El objeto de la OMS se regula en su artículo 1.

Por otro lado se recuerda que la instalación de anclajes para el estacionamiento de bicicletas no precisa de una ordenanza municipal, sino que se trata de acciones administrativas de gestión de la movilidad sujetas a disponibilidad presupuestaria.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

11ª) Alegación: artículo 72 de la OMS.

Solicita que se añada al título del artículo 72 el término “bicicletas”. Queda, por tanto: At. 72 Reservas para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y vehículos de movilidad personal.

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el** título del artículo **72 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que queda redactado en los siguientes términos:

> “Artículo 72. Reservas para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y vehículos de movilidad personal”.

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

12ª) Alegación: artículo 75 de la OMS.

Solicita añadir al primer párrafo del artículo 75 el término "bicicletas". Queda, por tanto: Art. 75 En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el primer párrafo del artículo 75 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término "bicicletas", que queda redactado en los siguientes términos:

> "Artículo 75. Disposiciones técnicas.
>
> En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación: (…)".

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

13ª) Alegación: artículo 87.1.b) de la OMS.

Solicita que el artículo 87.b) quede redactado en los siguientes términos: "Se instalarán elementos de segregación **y protección** respecto de otros espacios de aparcamiento".

La segregación de un espacio puede hacerse a través de elementos como pintura. La protección consistiría en evitar físicamente que ningún otro vehículo pueda invadir el espacio reservado.

Contestación:

La alegación se entiende referida a la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto del artículo 87.1.b) de la OMS.

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

1º) El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público.

2º) La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al estacionamiento de otros vehículos.

3º) El Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

14ª) Alegación: artículo 124.4 de la OMS.

Solicita que se añada a la propuesta de redacción de artículo 124.4 de la OMS recogida por el Proyecto, el siguiente párrafo: "Los aparcamientos para bicicletas se situarán lo más cercanamente posible a las entradas principales y a la vía ciclista que hubiera. Si el aparcamiento diera servicio a una estación de transporte público, se situará lo más próximo a ésta".

Contestación:

Se desestima la alegación porque, si bien el criterio propuesto es habitualmente empelado por el Ayuntamiento de Madrid en el diseño de los aparcamientos rotacionales municipales en régimen disuasorio, no siempre es posible atender a dicha consideración por cuestiones de accesibilidad o de diseño de la vía pública.

Por otro lado, la propuesta supone un nivel de detalle que entraría en cuestiones de diseño de la vía pública, que no son objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible sino de otras normas municipales.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

15ª) Alegación: artículo 138.2 OMS.

Solicita que se suprima el apartado 2 del artículo 138 que prohíbe la circulación y el estacionamiento de motocicletas, ciclomotores, bicicletas y VMP en las calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón.

En un contexto de promoción de una movilidad sostenible, la movilidad ciclista no puede tener la misma restricción que la movilidad en moto. Las rutas directas, exentas de rodeo, y con una mínima pendiente son factores a tener en cuenta para trazar los itinerarios ciclistas. Dado el contexto urbano es muy posible que estos itinerarios coincidan con calles "peatonalizadas". En ningún caso la solución debe pasar por la prohibición sino por una regulación compatible. La movilidad activa es compatible en sus diferentes modalidades. Tan solo es necesario seguir las pautas que establecen la práctica totalidad de los planes directores ciclistas, incluso el de Madrid, en cuanto a la solución a aplicar según el número de peatones por metro de sección y hora. Asimismo, la regulación puede ser variable según el tramo horario en cuestión. Es decir, una intensa afluencia de peatones, coincidentes con un evento puntual o un horario de especial afluencia comercial, podría hacer variar la permeabilidad ciclista y que ésta se desarrolle con el ciclista bajado de la bici.

Sobre el estacionamiento, debemos saber que el flujo peatonal no se produce en la totalidad de la acera, máxime cuando ésta no guarda la necesaria uniformidad y contiene zonas fuera del tránsito peatonal: entre alcorques, orejetas, etc. Estos puntos pueden ser aptos para un estacionamiento de bicicletas ya que la acera ofrece una protección con respecto al tráfico motorizado. Por otro lado, todos sabemos que NO son las bicicletas quienes causan problemas a los caminantes, sino las motos y muchos coches que invaden el espacio peatonal.

Contestación:

Se desestima la alegación referente a la prohibición de circulación de bicicletas por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque, como debe recordarse, la circulación de bicicletas, motos y VMP se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Se desestima la alegación referente a la prohibición de estacionamiento de bicicletas en las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque dicha prohibición constituye uno de los elementos esenciales de esa especial protección para el peatón objeto de declaración, sin la cual carecería de sentido dicha declaración.

La declaración de especial protección para el peatón de aceras, calles y zonas estanciales debe implicar la prohibición de estacionamiento de vehículos tanto por razones de seguridad vial como por razones de seguridad de las personas, al objeto de garantizar la seguridad vial, la seguridad de la integridad física de las personas, la accesibilidad universal del espacio público y la protección de patrimonio histórico y del patrimonio de las Administraciones Públicas en aquellas aceras, calles y zonas en las que por la especial intensidad del tránsito peatonal por su especial significación socio cultural y comercial, por su relevancia en los itinerarios peatonales o la habitualidad de la concentración elevada de ciudadanos, por la necesidad de garantizar la seguridad vial en los mismos, o por su valor histórico se declaren de especial protección para el peatón.

Se recuerda en este sentido que en la contestación de varias alegaciones formuladas durante la información pública, tomando en consideración razones de técnica normativa, se ha estimado dar una nueva redacción a la propuesta de artículo 48.1 de la OMS, que determina las condiciones en las que podrá estacionarse una bicicleta en la acera fuera de las reservas específicas para estos vehículos, y que expresamente condiciona la posibilidad de dicho estacionamiento a que no se trate de una acera declarada de especial protección para el peatón.

Dado que la redacción propuesta se refiere exclusivamente a la posibilidad de estacionar en las aceras, en las calles peatonales, zonas estanciales y espacio declarados de especial protección para el peatón está absolutamente prohibido el estacionamiento de motos y ciclomotores de

dos y tres ruedas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos y de los VMP.

Por todo lo anterior, se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza. Se modifica la MAIN** para incluir los argumentos expuestos en la contestación de esta alegación.

16ª) Alegación: artículo 167.1 OMS.

Solicita que el artículo 167.1 quede redactado en los siguientes términos: "Quienes utilicen la bicicleta **seguirán** las normas de circulación adoptando las medidas necesarias para garantizar **su propia seguridad**, la convivencia con el resto de vehículos y con los peatones en condiciones de seguridad vial".

Contestación:

Se desestima porque se considera más adecuada técnicamente la expresión "deberán cumplir las normas de circulación" que la expresión "seguirán las normas de circulación" propuesta por la alegación. Asimismo se considera innecesario hacer referencia a la garantía de su propia seguridad por encontrarse incluida en las obligaciones generales de circulación recogidas en la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, por lo que resulta innecesaria su inclusión.

En este sentido se recuerda que el primer párrafo del artículo 10.2 del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) establece que:

> *"Artículo 10 de la LTSV. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.*
>
> *2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía".*

17ª) Alegación: artículo 167.2 OMS.

Solicita la supresión de artículo 167.2 que regula la obligación de que las personas menores de dieciocho años protejan su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

El casco obligatorio no es como el cinturón de seguridad obligatorio: los sistemas de retención salvan vidas y no desincentivan el uso del coche. Hay que basarse en la evidencia científica a la hora de tomar decisiones políticas y en España los colectivos ciclistas son unánimes, como lo son los países de nuestro entorno y los que tiene un gran uso de la bicicleta: si queremos calles y carreteras más seguras, debemos promover el uso de la bicicleta e invertir en infraestructura ciclista segura y de calidad.

La probabilidad de sufrir una colisión en bicicleta se reduce en aquellos lugares donde más se usa. De ahí que las mejores políticas para proteger al ciclista sean las que promueven el uso de

la bicicleta. A esta evidencia científica se la conoce como "seguridad en números": a más ciclistas, más seguridad. Es decir, la obligación del uso del casco reduce el número de bicicletas por las calles, reduciéndose así su seguridad ya que el resto de conductores de coches, motos, camiones, autobuses, etc. comprueban una menor presencia de ciclistas y por tanto disminuyen su atención ante ellas. Al mismo tiempo, quien no usa la bicicleta, en un porcentaje muy elevado vuelve al uso del coche incrementando el riesgo de atropello.

El que un ayuntamiento pueda variar una norma estatal, establece un mal precedente. En este sentido, un hipotético cambio en las condiciones del casco puede traer consecuencias nefastas para la bicicleta en el potencial uso metropolitano y el desarrollo de la intermodalidad, ya que cada municipio puede cambiar a través de su ordenanza de movilidad las circunstancias de uso del mismo.

Contestación:

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que "reglamentariamente se fijen excepciones" a lo previsto en dicho apartado":

> ***Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.***
>
> *(…)*
>
> *El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.*
>
> *Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado".*

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

> ***"Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.***
> *(…)*
>
> *Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.*
>
> *Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

*"**Artículo 7 dela LTSV. Competencias de los municipios.***

Corresponde a los municipios:
b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

*"**Artículo 39 de la LCREM.** Ordenación local del tráfico.*

1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el
de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

i) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
j) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

q) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid

desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

r) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

s) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

t) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deben legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial;

Por los motivos expuestos **se desestima** la alegación.

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública**, se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 del Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:

"**Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:**

2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 *in fine* de la LTSV y 39.1 de la LCREM."

Por último se recuerda que es obligación de los Poderes Públicos regular las condiciones que promuevan la seguridad vial en el uso de las vías y espacios públicos, que dicha obligación es más intensa en relación con las personas menores de edad y que la circulación en condiciones de seguridad mediante la exigencia del uso obligatorio de los 16 a los 18 años se considera un elemento esencial tanto para garantizar la integridad física de las personas menores de edad que se desplacen en bicicleta o en VMP como para su educación vial.

Al contrario de lo que plantea la alegación la mejora de la seguridad vial incrementará el uso de la bicicleta y podrá hacer que el incremento del número de ciclistas mejore a su vez las condiciones generales de seguridad vial de los ciclistas. Por tanto, la exigencia del uso del casco constituye una medida fundamental de seguridad vial y, por ende, una medida de fomento del uso de la bicicleta en la movilidad urbana.

Se modifica la MAIN para incluir la argumentación expresada en la contestación a esta alegación.

18ª) Alegación: artículo 167.3 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 167.3: "Las bicicletas circularán por la calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Al circular por la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril que estén utilizando en ese momento **(posición primaria), sin perjuicio de adoptar una posición lateral (posición secundaria) en carriles o calles "extraanchos" siempre que se asegure una distancia lateral de seguridad de no menos de 1,5m. con el vehículo que quiera adelantar**. Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otros ciclistas y demás personas usuarias de la vía por su anchura o estructura".

Dada la gran variedad de calles y carriles de las ciudades, el obligar sin más a que un ciclista ocupe la parte central del carril o una calle, le expone al riesgo de que pueda ser adelantado por vehículos sin conservar la distancia lateral de seguridad en calles o carriles "extraanchos" (a partir de 4,5m).

Contestación:

Se desestima por los siguientes motivos:

Se considera que la circulación en la posición central es la que mayor seguridad ofrece a las personas que circulan en bicicletas, motocicletas y VMP, porque obliga a los vehículos que quieran adelantarles a hacerlo a través del carril contiguo, sin invadir el carril por el que circula la bicicleta, y porque permite una mayor maniobrabilidad en caso de que un vehículo estacionado en la acera abriera una puerta o se produjera el acceso a la calzada de un peatón.

La redacción propuesta por la alegación introduce un elemento de complejidad para el ciclista en relación al ancho de la vía ("carriles extraanchos") que se considera inadecuada porque podría inducir a error a las personas usuarias de bicicletas, dado que la circulación de bicicletas y VMP por los carriles bus está sujeta a las limitaciones del artículo 167.6.

Por último se señala que el artículo 167.3 permite lógicamente al ciclista adaptar su circulación dentro de carril para adaptarse a las condiciones de circulación y de la vía, por ejemplo para esquivar una rugosidad del firme o abrir su posición para llevar a cabo un giro.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

19ª) Alegación: artículo 167.6 OMS.

Solicita sustituir la propuesta de artículo 167.6 de la OMS del Proyecto inicial por la siguiente redacción: "6. En caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas pueden hacer uso de los mismos siempre que no haya un carril específico para ellas. Si se tratase de un carril bus, las bicicletas pueden hacer uso del carril reservado, sin perjuicio de poder emplear cualquier otro. La circulación de las bicicletas por el carril bus se realizará lo más próximo posible a la derecha siempre guardando la distancia de seguridad lateral con el bordillo o con los vehículos aparcados (efecto dooring), En la maniobra de adelantamiento, el autobús empleará el espacio de calzada necesario para asegurar la suficiente distancia de seguridad lateral con la bicicleta".

Contestación:

El Proyecto inicial mantiene íntegro el contenido normativo de la regulación del vigente artículo 167.6 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS), dado que tan solo ha modificado, por razones de técnica normativa, la expresión numérica en letras de la sección mínima de los carriles bus en los que las bicicletas pueden circular si la señalización lo autorizara.

Se desestima por los siguientes motivos:

1º) De conformidad con lo previsto en el artículo 143.2.1º) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS) de 5 de octubre de 2018, los carriles bus están exclusivamente reservados para la circulación y parada de los autobuses del transporte público colectivo urbano de viajeros regular de uso general (en delante, TPCURUG), quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

2º) La libre y generalizada circulación de bicicletas por los carriles reservados a los autobuses no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado. La promoción del uso de la bicicleta no

puede llevarse a cabo trasladando la movilidad ciclista a los carriles reservados a los autobuses del TPCURUG.

3º) El vigente artículo 176.6 de la OMS, cuyo contenido normativo se mantiene por el Proyecto normativo inicial, limita la posibilidad de autorizar mediante señalización la circulación de bicicletas a aquellos carriles reservados para la circulación de autobuses cuya sección de calzada disponga de al menos cuatro metros y medio. Se trata de una disposición técnica dirigida a los servicios técnicos municipales competentes en materia de planificación de la movilidad, no a los ciclistas que solo podrán circular por carril bus si expresamente les autoriza la señalización instalada. Por tanto, las bicicletas solo podrán circular por aquellos carriles bus cuya señalización así lo permita expresamente, carriles que deberán disponer de una sección de al menos 4,5 metros.

4º) En lo relativo a la circulación de ciclistas por aquellos carriles bus expresamente autorizados por la señalización, se considera necesario mantener la circulación lo más próxima a la izquierda de carril bus para evitar accidentes como consecuencia de la invasión de la calzada por peatones o la apertura de puertas de los coches estacionados, pudiendo así disponer las personas ciclistas de la seguridad que supone la línea continua delimitadora del carril bus que se situaría a su izquierda y la distancia respecto a los posibles vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la calzada.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

20ª) Alegación: artículo 167.9 OMS.

Solicita suprimir el artículo 167.9 que prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

No hay legislación nacional que prohíba la circulación por túneles y no hay datos de siniestralidad que lo acredite. Los túneles y los pasos inferiores y elevados pueden suponer grandes ventajas en los desplazamientos en bici ya que acortan la distancias y salvan desniveles que de otro modo serían disuasorios para la bicicleta. Prohibir el acceso de las bicicletas sin más, es un ataque directo a la movilidad ciclista y provoca un alejamiento de los distintos barrios de la ciudad.

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

> *"8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid".*

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la

circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

> *"9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación".*

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se excepciona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

> *"1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine".*

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

> *"Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección"*.

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

> *"4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante".*

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

> *"3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.*
>
> *Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana".*

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el

desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello**, se estima la alegación**, **se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

> *"Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.*
>
> *Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:*
>
> *i) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*
> *j) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones".*

21ª) Alegación: artículo 169.1 OMS.

Solicita que se añada el siguiente párrafo al artículo 169.1 de la OMS: Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos.

La naturaleza no motorizada de la bicicleta obliga a que debamos asegurar trayectos eficientes y eficaces. El uso bidireccional de las calles para la bici, al margen del sentido que puedan tener coches o motos, es un requisito para una buena promoción de la bicicleta.

Contestación:

La promoción del uso de la bicicleta no puede hacerse mediante la autorización de la circulación a contrasentido que genera riesgos de seguridad vial tanto para la propia persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía pública.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación. La circulación a contrasentido en las calles 20 y 30 supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalizado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización.

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de vehículos especialmente ligeros y manejables, pero decaen ante la evidencia del riesgo de seguridad vial que supone la circulación en sentido contrario al de la marcha, que introduce un factor de riesgo relevante de seguridad vial tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas, que pueden ser especialmente graves en caso de calles 20 de plataforma única conforme a lo previsto en el artículo 50.1.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Por idénticos motivos de seguridad vial se considera inadecuada la autorización de la circulación a contrasentido de bicicletas en las calles 30.

No puede admitirse la circulación de bicicletas a contrasentido para satisfacer la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

22ª) Alegación: artículo 169.2 OMS.

Solicita suprimir la referencia a los “paseos pavimentados” por el término “caminos”, dando la siguiente redacción al primer párrafo del artículo 169.2 de la OMS: En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los **caminos** de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

El término paseo pavimentado es confuso ya que aunque el asfalto u hormigón puede ser el tipo de pavimento más reconocible también es pavimento el formado por tierra compactada. Todos ellos cumplen la función de un pavimento: uniformidad, resistencia de arrastre y drenaje. Para evitar interpretaciones erróneas casi mejor fijarnos en el carácter comunicativo de la vía como hace el artículo 169.3.

Contestación:

La redacción del vigente artículo 169.5 de la OMS, conservada en la propuesta del artículo 169.2 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial limita la circulación de bicicletas en parques y jardines urbanos para garantizar la seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente del parque, que solo podrán encontrarse con bicicletas y VMP en los paseos

pavimentados, no en los paseos de tierra compactada que deben reservarse a los peatones para su protección y la del patrimonio verde de los parques y jardines urbanos.

Por tanto, **s**e desestima la alegación por motivos de seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente en los caminos de tierra compactada de los parques y jardines urbanos y por razones medioambientales para promover la protección de su patrimonio verde de los mismos frente a las consecuencias de la circulación de vehículos como bicicletas, VMP y el resto de vehículos autorizados para acceder a cada respectivo parque o jardín urbano, dado que cada parque y jardín debe ordenarse mediante la señalización oportuna para proteger su patrimonio verde y, en su caso, su valor histórico en el caso de parques históricos como El Retiro sujeto a especial protección en tanto que Bien de Interés Cultural.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

23ª) Alegación: artículo 169.5 OMS.

Solicita suprimir el artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, que prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos.

La denominación de la M-30 como “Calle 30” es contradictoria con el carácter actual de la vía. Son muchos los estudios y proyectos que proponen una reforma de este gran eje como vía urbana dotada de transporte público, paseos peatonales, carriles bici, servicios, incremento de la vegetación, etc. De hecho hay una parte de esta “autopista” que ya es vía urbana como la correspondiente a la avenida de la Ilustración. Entendemos que es un exceso la prohibición generalizada de la bicicleta en el conjunto de la vía, aunque entenderíamos las prohibiciones dentro de los tramos que tienen consideración y son autopistas.

Contestación:

La redacción del artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo aplica en el ámbito de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid la prohibición de circulación de bicicletas por autopistas y autovías regulada en el artículo 20.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) y en el artículo 38.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

De la misma manera que no puede circular por la M-30, porque tiene la configuración de autovía, tampoco pueden circular por sus accesos porque se trata de vías unidireccionales que confluyen en la autovía, de forma que un vehículo que accediera a dicha vía de acceso tendría que quedarse en el arcén de la vía hasta que fuera retirada por una grúa, lo que supondría un riesgo de seguridad vial tanto para la persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía y que podría ocasionar problemas circulatorios.

Si la persona ciclista circulara en contra del sentido de circulación de carril de acceso a la M-30 cometería una infracción muy grave por circular en contra sentido y por generar un grave riesgo de seguridad vial resto de personas usuarias de la vía.

Debe precisarse que la redacción del artículo 169.5 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo no impediría circular a las bicicletas por las vías laterales de la Avenida de la Ilustración en mayores condiciones de seguridad vial que en la parte central de la vía que tiene un límite de velocidad superior ni impediría los movimientos circulatorios perpendiculares mediante los oportunos giros semaforizados hacia las vías urbanas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza. Se modifica la MAIN para recoger parte de la argumentación expuesta en la contestación a esta alegación.**

24ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita añadir al artículo 171 un nuevo apartado 4 con la siguiente redacción: "4. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto. En particular, en aquellos cruces semaforizados en los que exista paso de peatones, los ciclistas respetarán en todo momento la prioridad peatonal".

Es práctica habitual en todas las ciudades con un mayor desarrollo ciclista, una ordenación de los cruces particular para las bicicletas. No olvidemos que en origen los semáforos fueron creados pensando en el tráfico de coches y no en el tránsito peatonal o ciclista. Poder hacer un giro o proseguir recto, otorga al ciclista una ventaja al respecto del tráfico de motor reforzando su visibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en el trayecto. Además, el uso de una señal para autorizar este movimiento en lugar de añadir un foco más al semáforo, permite conseguir el mismo objetivo, pero de forma más rápida y barata. Es desolador comprobar cómo se reduce la funcionalidad ciclista con respecto a la ordenanza de 2018, cuando debería ser al contrario.

Contestación:

El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las

circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda -vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas crean que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

25ª) Alegación: artículo 171.3 OMS.

Solicita añadir al artículo 171.3 de la OMS, que regula la posibilidad de las bicicletas de hacer uso de las líneas de detención adelantada señalizada horizontalmente en los cruces

semafóricos, el siguiente párrafo: "Para asegurar la máxima visibilidad y en caso de no existir adelantabicis, las bicicletas podrán rebasar la línea de detención semafórica y situarse por delante del paso de peatones. Esta maniobra se realizará extremando las precauciones y siempre contando con que la prioridad es del peatón".

No todos los semáforos disponen de adelantabicis por lo que el grado de visibilidad del ciclista varía uno de otros. Para asegurar la visibilidad en todos es preciso que el ciclista pueda adoptar una posición que asegure su visibilidad frente al resto del tráfico.

Contestación:

Se desestima por razones de seguridad vial. La bicicleta es un vehículo y como tal no debe atravesar el paso de peatones para situarse en una posición adelantada al otro lado de paso de cebra respecto a los vehículos porque:

m) la ordenación del tráfico regulada por el semáforo vincula a todos los vehículos que circulan por el carril semaforizado, tanto a los automóviles como a las bicicletas, motos, VMP y el resto de vehículos;

n) supondría atravesar y traspasar la línea de detención semafórica;

o) supondría un riesgo para la seguridad vial de las personas que atraviesan peatonalmente el paso de peatones;

p) podría suponer un riesgo para las personas ciclistas que llevaran a cabo tal movimiento, porque podrían verse sorprendidos por un vehículo que circula correctamente en el sentido de su marcha, autorizado por un semáforo en vede situado en una posición perpendicular a la del semáforo en rojo que la bicicleta ha sobrepasado;

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

26ª) Alegación: artículo 165 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 165 de la OMS: "Art. 165. Líneas de detención adelantada.
1. Para favorecer la circulación y la seguridad de las bicicletas y VMP, se implantarán líneas de detención adelantada para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos. Estas líneas de detención afectarán igualmente al carril bus
2. Las líneas a las que se refiere el apartado anterior podrán utilizarse también por motocicletas y vehículos asimilados sin emisiones, en las mismas condiciones que las establecidas para las bicicletas".

Las ventajas de los avanza para las bicicletas son conocidas: mayor visibilidad, menor estrés, menor exposición a gases contaminantes, ligera ventaja en la iniciación de la marcha, etc. Al ser, como hasta ahora, un espacio compartido con motos hace que las ventajas disminuyan considerablemente. Es más, la exposición a gases se mantiene y la intensidad al ruido se eleva.

Creemos que un vehículo motorizado, tiene una capacidad de arranque suficientemente elevada como para no precisar este espacio y su presencia es más que evidente por el ruido de sus motores. Desincentivar el uso de vehículos motorizados es clave para promover los modos de movilidad activa, reducir los niveles de contaminación y crear condiciones más seguras para toda la población y esto pasa necesariamente por no otorgar privilegios.

Los autobuses son también, y en su gran mayoría, vehículos contaminantes y pesados por lo que de compartir este espacio restan visibilidad a la bicicleta, reducen su seguridad y dificultan el giro a la derecha. Recordamos el artículo 64 del Reglamento General de Circulación en lo que se refiere a la prioridad de las bicicletas con respecto a los vehículos a motor. Dicha prioridad debe facilitarse y anticiparse.

En todo caso, estos espacios podrían compartirse con vehículos sin emisiones, sin ruido y que no resten visibilidad al ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 165 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

q) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
r) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Sin perjuicio de ello se le informa que la regulación de artículo 165 de la OMS responde a razones de seguridad vial aplicables tanto a las bicicletas como a las motos y VMP y que debe mantenerse la prioridad del TPCURUG, reiterándose lo expresado previamente respecto de los carriles bus en contestaciones previas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

27ª) Alegación: artículo 172.2 OMS.

Solicita suprimir el artículo 172.2.a) de la OMS, que establece la obligación del uso de casco homologado o certificado por la persona que conduce el vehículo durante su conducción que se lleve a cabo para el desarrollo de una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas.

El uso del caso debe ser recomendado y no obligatorio. En el caso de ciclistas profesionales que desarrollan una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas, parece más razonable asimilarlo a la excepción que establece el propio Reglamento General de Circulación (Art. 118) sobre el uso del casco de los ciclistas profesionales ya sea durante los entrenamientos o en competición. En estos casos se regirán por sus propias normas.

Contestación:

El artículo 172.2 de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo, se aprobaría en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

g) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
h) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

m) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

   La exigencia del casco de hecho debe constituir una condición de seguridad en el trabajo que debe asegurar el empleador para garantizar su salud y seguridad laboral.

n) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública y a la razón imperiosa de interés general de protección de los derechos de los trabajadores, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica de transporte urbano de mercancías (DUM) y actividades turísticas respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial y están expuestos a una mayor probabilidad de sufrir un accidentes. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

o) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

p) **Proporcionalidad:** el supuesto de exigencia del uso del casco de artículo 172.2 de la OMS se limita exclusivamente a las personas que hacen un uso intensivo de las vías públicas municipales para llevar a cabo una actividad económica de transporte de mercancías urbanas o al transporte de personas distintas de la persona que la conduce por estar más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial.

La circulación de los ciclistas que llevan a cabo distribución de mercancía que llevan a cabo una intensa circulación en situaciones de un intenso y cambiante tráfico urbano no pude equipararse a la circulación por vías interurbanas de los ciclistas federados que entrenan y compiten profesionalmente en carreras de velocidad o resistencia regulada en el artículo 118 del RGC.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

28ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita a la definición de zona peatonal del Anexo III el siguiente párrafo: "Quedan excluidas las bicicletas que podrán hacer uso de este espacio guardando las debidas condiciones de seguridad y prioridad de los peatones, salvo prohibición expresa señalizada".

O alternativamente sustituir la definición por el siguiente párrafo sacado del manual de Infraestructura Ciclista del Ayuntamiento de Madrid: "Zona Peatonal Autorizada (ZPA): espacios peatonales donde se autoriza excepcionalmente la circulación de bicicletas" y modificar el conjunto del articulado en sustitución de Zona Peatonal.

Contestación:

Se desestima porque la definición recogida en el Proyecto normativo reproduce la definición contenida en el Punto 59 del "Anexo I. Conceptos básicos" del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

29ª) Alegación: artículo 177.2.a) OMS.

Solicita sustituir que establece la obligación de circular por el centro del carril por la siguiente redacción: "Su circulación se hará por la parte central del carril sin perjuicio de adoptar una posición secundaria (lateral) en carriles o calles extraanchas (más de 4,50 m.)".

Contestación:

Se desestima por los motivos previamente expuestos:

Se considera que la circulación por la parte central del carril es la que mayor protección a la persona ciclista porque obliga a cualquier otro vehículo que quiera adelantarla a hacerlo a través del carril contiguo y porque permite ofrecerle mayor espacio de maniobrabilidad en caso de invasión de un peatón o un bien u obstáculo en la calzada o la apertura de la puerta de un vehículo estacionado en la banda de estacionamiento.

Es una obligación de diligencia, por lo que la persona ciclista puede adaptar su circulación a las condiciones de la vía, situándose en otra parte de carril en función de las circunstancias del tráfico y de las condiciones de la vía, puede esquivar un bache o adaptar suposición para girar en una calle transversal.

Se dan por reproducidas las consideraciones expresadas previamente respecto de los carriles "extraanchos" y los carriles bus.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

30ª) Alegación: artículo 235.1.j) OMS.

Solicita suprimir la referencia a las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP de la propuesta de redacción de artículo 235.j) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Volvemos a incurrir en el error de equiparar un medio no motorizado como las bicicletas a las motos o coches. Sin que pongamos en cuestión el apercibimiento por el incumplimiento de alguna de las normas, la inmovilización de una bicicleta es claramente excesiva. Y más si se trata de circulación de bicicletas en carriles bici.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 235.1.j) de la OMS, en lugar de al artículo 235.j), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Es preciso señalar que la inmovilización es una medida provisional, no una sanción de tráfico.

Se estima parcialmente la alegación porque el artículo 104.1.c) in fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que:

> *"Artículo 104 de la LTSV. Inmovilización del vehículo.*

1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando:

c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas".

Por tanto, debe suprimirse la referencia a la inmovilización de bicicletas, no así de los VMP que no están sujetos a la excepción reconocida a las bicicletas y que estarían obligados al uso de casco en aquellos supuestos que se establezcan reglamentariamente en el RGC o en la OMS.

Por ello se estima la alegación en lo relativo a las bicicletas y se desestima respecto de los VMP, de forma que el artículo 235.1.j) de la OMS, propuesto por el Proyecto normativo, quedaría redactado en los siguientes términos:

"Apartado j) del artículo 235 de la OMS:

"j) Cuando quien conduzca y/o, en su caso, quien le acompañe en motocicletas, ciclomotores, vehículos especiales a que se refiere la legislación sobre tráfico y los VMP en los que así se requiera, circulen sin casco homologado o certificado, hasta que subsane la deficiencia."

31ª) Alegación: artículo 236.2.k) OMS.

Solicita sustituir la redacción de artículo 236.k) por la siguiente: "k) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP estacionados en la acera impidan o dificulten la realización por los servicios municipales de las tareas de mantenimiento o reparación de tales elementos, siempre que no puedan moverse de un lugar a otro donde no molesten". Para conservar el criterio de proximidad en el estacionamiento de bicicletas, es preciso complementar los aparcabicis como la posibilidad de amarre en el mobiliario urbano. Solo cuando una bicicleta impida labores de mantenimiento y reparación o dificulte gravemente el tránsito peatonal, podrá ser retirada (por su seguridad ya que habría que cortar el dispositivo que la amarra) siempre que sea imposible desplazarla a otro lugar conservando el amarre. Las bicicletas con sistema de autobloqueo sencillamente se desplazarán a otro lugar que no moleste

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.k) de la OMS, en lugar de al artículo 236.k), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.k) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada e vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las

bicicletas al establecer que: *"Siempre que…., cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público"*.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.k) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

32ª) Alegación: artículo 236.2.l) OMS.

Solicita añadir al artículo 236.l el siguiente contenido: "siempre que no pueda desplazarse a otro lugar conservando el amarre. En caso de ser una bicicleta con sistema de autobloqueo, bastará desplazarla hasta otro lugar".

El bajo peso de las bicicletas permite ser desplazadas a otro lugar que no moleste. Es un despropósito retirar las bicicletas y llevarlas a un depósito cuando la solución es mucho más sencilla, a no ser que haya una intención de acoso hacia la movilidad ciclista.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.l) de la OMS, en lugar de al artículo 236.l, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.l) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada de vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones…".

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.l) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

33ª) Alegación: artículo 237.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 237.1 de la OMS una nueva letra r) con el siguiente tenor literal: "r) Cuando impida o dificulte el acceso de las bicicletas a una instalación de aparcabicis".

Es obvio tener que asegurar el acceso a los aparcabicicletas si queremos asegurar cierta calidad en la movilidad ciclista.

Contestación:

El artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) habilita la retirada y depósito del vehículo: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público".

Por su parte el artículo 105.1.h) de la LTSV habilita legalmente la retirada de vehículos *"h) cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación"*.

El estacionamiento de vehículos que impidan estacionar o sacar bicicletas y VMP de los anclajes instalados en las reservas municipales causa una grave perturbación a los vehículos que no pueden estacionar ni ser extraídos de los anclajes para su circulación en términos del artículo 105.1.a) de la LTSV, obstaculizando y dificultando asimismo la circulación en términos del artículo 105.1.h) de la LTSV.

Al objeto de garantizar el acceso efectivo de las bicicletas y VMP a las horquillas aparcabicicletas municipales situados en el espacio público municipal, es decir, de garantizar la eficacia de las reservas de estacionamiento, **se estima la alegación** y se procede, en aplicación de los apartados a) y h) del artículo 105.1 del del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, a introducir un nuevo apartado "r)" en el artículo 237.1 de la OMS, que quedaría redactado en los siguientes términos":

> *"**Artículo 237.1.***
>
> *r) Cuando un vehículo obstaculice o impida el acceso o la salida de bicicletas y VMP a los anclajes municipales específicamente reservados para el estacionamiento de estos vehículos".*

Asimismo se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) para recoger dicho cambio y su fundamentación jurídica.

34ª) Alegación: artículo 237.2 apartados b) y c) de la OMS.

Solicita suprimir los apartados b) y c) de artículo 237.2 de la OMS.

Es un exceso hablar de daños o deterioro al patrimonio público el que haya alguna bici amarrada al mobiliario urbano e incluso a un árbol. Los actuales sistemas de amarre suelen están recubiertos de una funda que protege el objeto en el que se amarra. Además, la ligereza y mínimo volumen de una bicicleta o monopatín, en comparación a una moto, hace que sea muy difícil producir ningún daño.

Contestación:

Los apartados b) y c) de artículo 237.2 concretan supuestos de retirada de vehículo de la vía pública cuando sean ancladas a elementos vivos y/o a mobiliario y bienes de titularidad pública, pero que impliquen su deterioro. La finalidad de dichos apartados es concretar el supuesto de artículo 105.1.a) del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: "Siempre que deteriore algún patrimonio público", en lo relativo a la protección de patrimonio municipal verde (arbolado u otros elementos vegetales) y de mobiliario urbano o de cualquier otra titularidad pública que pueda implicar el deterioro del patrimonio público".

No es posible admitir que el estacionamiento de bicicleta se produzca en cualquier parte y, además, con un potencial daño para el patrimonio público, ya sea arbolado o ya sea mobiliario.

El artículo 237.2, incluyendo los apartados a) y b), se fundamenta en el artículo 105.1.a) de la LTSV y en el deber de defensa, protección y conservación de patrimonio de las Administraciones Públicas regulado en la legislación patrimonial de las Administraciones Públicas, por lo que su supresión planteada por la alegación resultaría contraria a Derecho.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 237.2) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

35ª) Alegación: Anexo IV OMS. Acera-bici.

Solicita sustituir la definición de "acera-bici" del Anexo IV de la OMS por la siguiente: "Plataforma ciclista a la misma cota y en continuidad con la acera".

Aunque en la Ley de Tráfico, en el PDMCM de Madrid y en el Manual de Infraestructura ciclista habla de vía ciclista señalizada sobre acera, nos parece que la definición que da la Instrucción de Vías Pública de "*plataformas que discurren a la misma cota y en continuidad con la acera*" marca una mejor diferenciación con la acera y contribuye a la clarificación de uso.

Contestación:

Se desestima porque el Proyecto recoge la definición regulada en el punto 77 del "Anexo I. Conceptos básicos" del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

36ª) Alegación: Anexo IV OMS. Ciclocalle.

Solicita añadir a la definición de "ciclocalle", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "Es una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor **serán residentes y** se debe colocar una señal vertical correspondiente para autorizar este uso. Por defecto, los únicos vehículos que pueden circular por la Ciclocalle son las bicicletas".

Normalmente en Europa el uso del coche en una ciclocalle es ocasional y normalmente suele corresponder a población residente (paso a garajes o plazas de aparcamiento). De este modo aseguramos una baja intensidad motorizada y una convivencia con la bicicleta.

Contestación:

Se desestima porque la definición de ciclocalles está vinculada a la circulación de bicicleta y no tiene por qué implicar una restricción de la circulación motorizados que exclusivamente permita la circulación de los vehículos a motor de los residentes.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

37ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona de prioridad peatonal".

Solicita añadir a la definición de "Zona de prioridad peatonal", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "las bicicletas podrán circular por ellas en los dos sentidos, conservando en todo caso la prioridad peatonal".

El propio PDMCM se refiere a las calles de prioridad peatonal ("Calle residencial" / S-28 o ZONA30)) aptas para autorizar la circulación de bicis y "a contracorriente".

Contestación: Se desestima porque por motivos de seguridad vial, previamente expuestos, el Proyecto normativo suprime la posibilidad de circulación de bicicletas en zonas 30. La definición de la zona de prioridad peatonal no puede contravenir la regulación de la circulación de bicicletas contenida en los artículos 167 a 170 de la OMS.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

38ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona o calle residencial".

Solicita añadir a la definición de "Zona o calle residencial": que todas las calles de plataforma única se considerarán "calle residencial" de prioridad peatonal. En las calles de plataforma única, la señal S-28 podrá usarse con carácter informativo pero no determina su carácter de calle residencial.

Las calles de plataforma única están diseñadas para ser calles residenciales de prioridad peatonal, pero con la norma propuesta solo llegan a serlo si están señalizadas con S-28. Esto provoca muchos equívocos, ya que en muchos barrios como Malasaña la mitad de las calles de plataforma única tienen la señal s-28 y la otra mitad no, sin ningún orden aparente, por lo que

es difícil saber en qué tipo de calle está uno. Además, si un peatón o vehículo entra a una calle residencial por cualquier punto que no sea el inicio de la misma calle, no tiene oportunidad de ver la S-28 o y no sabe si la calle es residencial o no.

Contestación:

La configuración de plataforma única determina la aplicación de la regulación de límite de velocidad a 20 kms/hora, de conformidad con lo previsto en los artículos 50.1.a) del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y 17.2.a) de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Pero ello no implica su configuración automática como zona o calle residencial. En este sentido debe recordarse que el artículo 112.8 del Reglamento General de Circulación exige la señalización expresa mediante señal S-28 para ordenar la vía como calle residencial:

> *"**Artículo 122 del RGC.** Circulación por la calzada o el arcén.*
>
> *8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal S-28 regulada en el artículo 159 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal.*

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

39ª) Alegación: Anexo IV OMS. Carril multimodal.

Solicita suprimir los "carriles multimodales" definidos en el Anexo IX de la OMS. Los llamados ciclocarriles han demostrado su inutilidad y comunican una falsa sensación de prioridad a los ciclistas. En la práctica, se comportan como un carril convencional. No tiene mucho sentido definir una diferenciación cuando no la hay.

Contestación:

Los vigentes ciclocarriles, que el Proyecto normativo denomina "carriles multimodales" por la posibilidad de circulación de otros vehículos como los VMP siempre que se circule empelando el casco para la protección de la cabeza por las personas usuarias de vehículos de movilidad personal, constituyen un elemento esencial de calmado del tráfico esencial para el fomento de la movilidad ciclista y la movilidad de los VMP, al garantizar las condiciones de seguridad vial esenciales para viabilizar la circulación de estos vehículos en carriles con limitación de velocidad a 30 kms/h.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

40ª) Alegación: artículo 168.1 OMS.

Solicita suprimir el artículo 168.1, que establece que la prohibición general de circulación de bicicletas por las aceras, calles y zonas peatonales, y que obliga al ciclista que precise acceder a éstas y a cruces de peatones señalizados, a que desmonte de la bicicleta y transitando con ella

en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como peatón.

Contestación:

El artículo 168.1 de la OMS se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación. La circulación de bicicletas, motos y VMP por aceras y zonas peatonales se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Por tanto la persona ciclista que desee circular con su bicicleta deberá desmontarse de la bicicleta y transitar peatonalmente con la bicicleta a su lado hasta el lugar en que desee volver a incorporarse al tráfico rodado una vez se incorpore a la calzada, momento a partir del cual podrá circular sobre la bicicleta.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

41ª) Alegación: artículo 168.2 OMS.

Solicita suprimir el apartado 2 de artículo 168 de la OMS y sustituirlo por el siguiente contenido: "Las personas menores de 14 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales solos o acompañados de un adulto también en bici. Circularán respetando la prioridad de los peatones, ajustando su velocidad a los mismos y mantendrán una separación mínima de un metro. En caso de alta densidad, desmontarán de la bicicleta y transitarán a pie por la acera con el vehículo a su lado".

En una ciudad sin apenas carriles bici protegidos y en un contexto (teórico) de promoción de la movilidad sostenible (en bici), parece razonable que como medida provisional y para promover el uso de la bici entre los más pequeños, estos puedan usar la acera, bien acompañados de un adulto también en bici o de forma autónoma. Pensemos en el camino escolar diario. Tal y como estaba redactado el artículo, no tiene mucho sentido hacer que el adulto en bici supervise al menor desde la calzada ya que, tanto la velocidad a la que iría como la atención al menor, podría suponer un factor de riesgo innecesario. Además, en calzadas de un único sentido, directamente sería imposible si el sentido del menor por la acera fuera contrario al de la calzada.

Contestación:

La regulación de artículo 168.1 de la OMS permite el desarrollo y fomento de uso de la bici por menores de 12 años, debiendo los padres u otros adultos que, en su caso, les acompañen

transitar peatonalmente en aplicación del citado artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación.

Por razones de seguridad vial en las aceras, al objeto de proteger a las personas que transitan peatonalmente por las aceras y zonas destinadas a los peatones, se considera oportuna la edad de 12 años.

42ª) Alegación: artículo 20.2 OMS.

Solicita añadir al artículo 20.2 de la OMS un nuevo apartado i) con el siguiente contenido: "i) Los ciclos y bicicletas". La circulación de bicicletas según las condiciones de convivencia con los peatones asegura precisamente el objetivo del artículo: *"la reducción del nivel sonoro y de emisiones contaminantes, fomento de los modos sostenibles de movilidad o promoción económica"* Difícilmente se promueven los modos sostenibles de movilidad si se prohíben las bicicletas.

Es importante diferenciar entre aceras y zonas peatonales (peatonalizaciones o áreas de prioridad peatonal) o Zonas Peatonales Autorizadas como hemos propuesto en anteriores alegaciones. Estas últimas pueden formar parte de un itinerario ciclista con características propicias de planeidad (orográficamente favorable), trazado directo (no rodeos), etc. (Art. 170.4 de la ordenanza en vigor) Evidentemente en las zonas peatonales se imponen condiciones claras de prioridad y seguridad peatonal tal y como hemos apuntado anteriormente. (alegación 13 y 26)

La permeabilidad ciclista en las calles es clave para un correcto desarrollo ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

g) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
h) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

43ª) Alegación: artículo 27.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 27.1 de la OMS el siguiente contenido marcado en negrita: "1. Las ocupaciones de las vías urbanas reguladas en esta Ordenanza requerirán autorización del órgano competente, previa la correspondiente solicitud de los interesados en los términos establecidos en esta Ordenanza. **Se exceptuarán aquellas actuaciones esporádicas, de**

carácter cultural, educativo o artístico, en espacios de uso peatonal siempre que no perjudique el flujo de los peatones y la calidad estancial de la zona".

Las áreas peatonalizadas deben favorecer la expresión cultural y espontánea de los ciudadanos. Cuando hablamos de dinamizar una ciudad debemos facilitar que en estos espacios puedan llevarse a cabo actividades artísticas sin que medie una tramitación burocrática previa. Bastaría el compromiso de que se realicen respetando la prioridad peatonal y la calidad estancial del área, aspecto éste que podría verse fortalecido al enriquecerse el uso y disfrute de la calle.

Contestación:

El artículo 27.1 de la OMS no es objeto no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo por lo que, en principio, no puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

g) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
h) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

No obstante, en la medida en que sí es objeto del Proyecto normativo el apartado 7 del mismo artículo 27 de la OMS se considera adecuado entrar al fondo de la cuestión planteada por la alegación, al objeto de facilitar la más amplia motivación de las alegaciones formuladas durante la información pública.

En ese sentido la alegación debe desestimarse porque los usos del espacio público peatonal y de las zonas estanciales son y deben ser objeto de autorización municipal porque el uso del espacio público municipal para el desarrollo de "actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico" afecta a los derechos del resto de personas usuarias del espacio público, puede afectar a la prestación de servicios públicos así como a la protección de patrimonio de las Administraciones Públicas.

En este sentido se recuerda que de conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV, corresponde a os municipios *"la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social"*.

Por su parte, el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid atribuye expresamente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la*

movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

La autorización de la ocupación regulada en el artículo 27.1 de la OMS es el instrumento jurídico imprescindible para armonizar los distintos usos y necesidades del espacio público municipal.

Por todo ello **se desestima** la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES n º 42.2

Dª [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª [redacted]**, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 24 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 202107010440 por el que **Dª** [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: artículo 22.2 de la OMS.

Solicita incluir en el artículo 22.2 de la OMS otro objetivo de las ZBEDEP: “promover y facilitar la movilidad en bicicleta” al entender que la necesidad de desplazamiento de la población debe ser cubierta prioritariamente con medios sostenibles y que es preciso nombrarla específicamente y no a través de ninguna fórmula genérica.

Contestación:

No se considera necesario incluir una mención expresa al fomento del uso de la bicicleta entre los objetivos de la ZBEDEP, por entenderse lógicamente incluida la promoción del uso de este medio de transporte entre los objetivos definidos por los apartados g) y h) del artículo 22.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo:

"g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes".

Las bicicletas son, sin duda, vehículos de los menos contaminantes, pero dentro de dicha categoría no es lo mismo el impacto medioambiental de una bicicleta que el de una bicicleta de pedales con pedaleo asistido como consecuencia del empleo de un motor eléctrico y una batería. Por ello se considera conveniente definir el objetivo en términos más generales y omnicomprensivos sin entrar a establecer órdenes de prelación de los vehículos menos contaminantes en función de su menor impacto ambiental.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: artículo 22.3.d) de la OMS.

Se solicita añadir a la redacción del artículo 22.3.d) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, entre las medidas de ordenación permanente del tráfico, la "limitación máxima de 30 km/h sin perjuicio de velocidades menores de acuerdo al carácter de la vía".

Contestación:

Se desestima limitar la velocidad a un máximo de 30 Km/h en todas las vías de la ZBEDEP por estar limitada la velocidad genérica en zona urbana por el Reglamento General de Circulación con límites de 20 km/h en calles de plataforma única, 30 Km/h en calles de un carril por sentido y a 50 Km/h en calles con más de un carril por sentido.

En una ZBEDEP coexisten vías de distinta configuración y con distinto límite máximo de velocidad conforme a lo previsto tanto en el artículo 50 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, como del artículo 17 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación: artículo 24.3.c) de la OMS.

Se solicita modificar el artículo 24.3.c) para incluir como punto primero el siguiente: 1.º Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y los VMP.

Contestación:

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

Porque la redacción del artículo 24.3.a) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, establece la libre circulación por el interior de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

Porque la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, limita la prohibición de acceso y circulación por el interior del espacio delimitado por el artículo 24.2, que define el perímetro de la ZBEDEP, a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante. Las bicicletas no son vehículos automóviles con clasificación ambiental "A", por lo que no son objeto de prohibición alguna de acceso y circulación por la ZBEDEP.

Porque carece de sentido incluir a las bicicletas entre los vehículos excluidos de la prohibición de acceso y circulación de artículo 24.2.b) relacionados en el artículo 24.3.c), dado que la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, se refiere exclusivamente a determinados vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, una categoría de vehículos motorizados ajena a las bicicletas.

Por tanto las bicicletas no deben incluirse en la redacción de artículo 24 de la OMS, porque su acceso y circulación está expresamente autorizado por el artículo 24.3.a) y porque las bicicletas no se ven afectadas por la prohibición del artículo 24.3.b), en los términos expresamente definidos en la redacción de los citados preceptos de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación: artículo 25.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 25.5 de la OMS un nuevo apartado "i) las bicicletas y otros ciclos y VMP", por entender que no parece muy razonable excluir a las bicicletas en episodios de congestión o alta contaminación cuando en ningún caso son las causantes.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 25 de la OMS no se refiere a ordenaciones temporales por motivos medioambientales, sino a medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Puede resultar necesario prohibir con carácter extraordinario y temporal la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación: artículo 38.4 de la OMS.

Se solicita añadir sustituir el primer párrafo del artículo al artículo 38.4 por el siguiente: "En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Solicita también incluir una cuarta letra con la siguiente redacción: "d) en caso de vía ciclista, señalizar un desvío y protegerlo del tráfico ordinario de modo que no haya diferencia en el grado de seguridad y accesibilidad y no suponga un rodeo reseñable".

Se estima parcialmente:

1) Se estima la modificación del primer párrafo del artículo al artículo 38.4 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, mediante la adición de las palabras "o vía ciclista" en el primer párrafo de la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 38.4 de la OMS que queda redactado en los siguientes términos**:**

> "**Artículo 38.4.** En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Se deja constancia de la modificación en el informe de cambios en el Proyecto normativo y en la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial como consecuencia de las alegaciones formuladas durante la información pública.

2) Se desestima la propuesta de introducir una nueva letra "d)" en el artículo 38.4 de la OMS con el contenido propuesto por la alegación, porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

6ª) Alegación: artículo 38.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 38.5, que establece que "5. Cuando la ocupación implique el corte de calle, será obligatorio señalizar los desvíos alternativos mediante el empleo de la señalización provisional correspondiente, requiriendo, en su caso, la presencia de señalistas", el siguiente párrafo: "Se considerarán los diferentes tipos de vehículos a la hora de aplicar los cortes, teniendo una especial consideración con las bicicletas como vehículo menos invasivo que no precisa, en muchas ocasiones, de la prohibición de otros por sus propias características físicas. En caso de que las bicicletas no pudieran pasar se diseñará un itinerario alternativo que no suponga mayor rodeo, inseguridad o merma de accesibilidad".

Contestación:

Se desestima porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

Esta alegación **no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7ª) Alegación: artículos 47.2 y 47.3 de la OMS.

Se solicita que se exceptúe a las bicicletas de la aplicación de las prohibiciones de estacionamiento de los apartados 2 y 3 del artículo 47 de la OMS, por entender que el redactor tan solo tiene presente el automóvil y el espacio que ocupa. Sugerimos una redacción más inclusiva con aquellos medios que poco o nada tienen que ver con los coches y que en ningún caso son los causantes de los problemas que la presente ordenanza pretende solucionar.

Contestación:

La regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se recoge en el artículo 48.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regula dónde y bajo qué condiciones pueden estacionar dichos vehículos.

Sin perjuicio de ello, en tanto que vehículos, las bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP están sujetos a las prohibiciones generales de parada y estacionamiento del resto de vehículos reguladas en el artículo 47 de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Resultan de aplicación a las bicicletas los supuestos regulados en las letras:

> a) en todos aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente si la señalización existente prohíbe el estacionamiento de bicicletas;
>
> b) para dar cumplimiento a la obligación legal de rotación en el estacionamiento; c) en las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales, embajadas, personas de movilidad reducida y otros usos;
>
> d) en las paradas de autobús sin acera adelantada, para permitir el acceso universal al transporte público colectivo regular de viajeros;
>
> e) por motivos de seguridad, en la zona de seguridad fijada para las dependencias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y frente a las salidas de vehículos de emergencia, debidamente señalizadas;
>
> f) delante de los vados correctamente señalizados, entendiendo por tales tanto los destinados a la entrada y salida de vehículos a través de itinerarios peatonales como los destinados a la supresión de barreras arquitectónicas en los itinerarios peatonales;
>
> g) en los lugares reservados exclusivamente para parada de vehículos; i) en batería, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas sin señal que habilite tal posibilidad de estacionar en batería;
>
> j) en línea, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas cuando el estacionamiento deba efectuarse en batería conforme a la señalización existente;
>
> k) en el arcén, por razones de seguridad vial;

l) en los lugares que vayan a ser ocupados temporalmente para otros usos o actividades, en cuyo caso se deberá señalizar adecuadamente al menos con cuarenta y ocho horas de antelación;

m) el estacionamiento en vía pública para su venta; o) por motivos de seguridad si se prohibiera su estacionamiento con base en el artículo 25 de la OMS.

No resulta de aplicación a las bicicletas los siguientes supuestos que no precisan de exclusión normativa porque su objeto se refiere exclusivamente a determinados tipos de vehículos entre los que no se encuentran las bicicletas, o porque dicha regulación no se aplica a las bicicletas por estar expresamente excepcionadas por otro precepto de la OMS:

h) El apartado h) que se refiere al SER al establecer "h) La prohibición de estacionar en *los lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria sin disponer de la autorización de estacionamiento correspondiente, o superando el tiempo máximo de estacionamiento autorizado en función de la tasa de estacionamiento abonada"*, pero que no resulta de aplicación a las bicicletas porque el artículo 51.1 de la OMS excluye expresamente a los vehículos de dos y tres ruedas de la regulación del estacionamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) por lo que no afecta a las bicicletas.

ll) El apartado ll) que se refiere expresamente a los remolques o semiremolques, por lo que no afecta a las bicicletas.

ñ) El apartado ñ) se refiere a vehículos automóviles CERO emisiones, por lo que no afecta a las bicicletas.

Por todo lo anteriormente expuestos **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza.

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (**MAIN**) para recoger parte de la argumentación expuesta.

8ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Se solicita que en el primer párrafo del artículo 48.1 de la OMS se suprima el término "exclusivamente".

A la vista de la alegación se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que "con carácter excepcional" pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

Por ello, **se estima parcialmente** en la medida en que no se suprime el término "con carácter excepcional", pero sí se determinan las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

> "**Artículo 48.** *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*
>
> 1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:
>
> a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.
>
> b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.
>
> Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:
>
> oo) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.
>
> pp) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.
>
> qq) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC".

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

9ª) Alegación: artículo 48.1.b) de la OMS.

Se solicita sustituir la redacción de artículo 48.1.b) por el siguiente contenido:

"b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos circularán diligentemente, a paso de peatón y manteniendo la distancia de seguridad con los viandantes hasta el lugar de estacionamiento. Si por la densidad peatonal fuera imposible cumplir estas condiciones, harán el desplazamiento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

En ausencia de estacionamientos específicos alrededor (no más de 50m – 30 segundos andando), y a fin de proteger el criterio de proximidad -puerta a puerta- de la movilidad ciclista, el aparcamiento de bicicletas se complementará pudiendo amarrarla en vallas o elementos de mobiliario urbano, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales. Podrán situarse en la acera, anclado o no al mobiliario urbano siempre que se conserve un ancho mínimo de 2m y no ocupen el pavimento tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público".

La propuesta se basa en la necesidad de mantener la ventaja que supone para la persona ciclista el desplazamiento puerta a puerta a través de la facilidad de estacionamiento, como recoge el Manuel de Aparcamientos editado por el IDEA del Ministerio de Industria, que plantea que el estacionamiento debe estar a un radio de 50 metros (30 segundo andando).

La persona alegante considera una obviedad el escaso número de aparcabicicletas con relación al número de lugares y destino de desplazamientos, por lo que sería un auténtico despropósito prohibir el amarre de las bicicletas en el mobiliario urbano.

Para el fomento de la movilidad en bicicleta, es importante complementar los aparcamientos específicos con el uso del mobiliario urbano modificando incluso éste mediante diseños adecuados. Limitar el anclaje de las bicicletas a los pocos aparcabicis existentes, uno por cada tres kilómetros de vías públicas de la ciudad de Madrid y regular la retirada de la bicicleta por el amarre al mobiliario urbano como establece el artículo 89 del presente proyecto de modificación, es un ataque claro al uso de la bicicleta.

Sobre la obligación de bajarse de la bicicleta para llegar al aparcamiento, no parece muy razonable que un vehículo con una masa de 15 kilos aprox. esté obligado a ello y otros con masas mucho mayores como motos, ciclomotores, no, sabiendo que es práctica habitual en el desarrollo ciclista, las zonas de convivencia peatón-bici bajo unas claras condiciones de seguridad a favor del primero.

Contestación:

Se estima parcialmente:

a) **Se estima parcialmente** la alegación relativa a autorización de estacionamiento en aceras cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros y se cumplan las condiciones establecidas en la nueva redacción dada al artículo 48.1 de la OMS en los términos estimados en la contestación a la alegación anterior.

b) **Se desestima la alegación relativa a la propuesta de que las personas ciclistas puedan circular en bicicleta por la acera con precaución por la acera hasta el lugar de estacionamiento** se desestima para evitar atropellos y otros problemas de seguridad vial en las aceras y para asegurar la accesibilidad universal.

Estimar la pretensión de las personas ciclistas supondría mantener la situación actual en la que numerosos ciudadanos denuncian situaciones de riesgo de seguridad vial, accidentes, atropellos que afectan a la seguridad de las personas, a su integridad física y a la garantía de la accesibilidad universal del espacio público.

La protección de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida exige que ningún vehículo circule por las aceras y zonas estanciales destinadas a los peatones.

Por tanto, resulta necesario para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial, la integridad física de los peatones y muy especialmente la garantía de los derechos de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida, que las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP deban apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transiten en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento, en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.1.b) de la OMS.

A mayor abundamiento se recuerda que el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre prohíbe expresamente la circulación de toda clase de vehículos por las aceras y demás zonas peatonales.

En lo referente al argumento expuesto en la alegación sobre las motos, debe recordarse que la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.d) de la OMS solo permite el uso de la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, y que si no se obliga a desmontar de la moto es como consecuencia de elevado peso de las motos y la consecuente necesidad de avanzar por la acera con la única fuerza de las piernas desde el asiento de la moto, debiendo mantener la seguridad vial, la accesibilidad universal y la prioridad del tránsito peatonal:

> "Artículo 48.2.c) Proyecto normativo.
> El acceso de estos vehículos a la acera solo podrá llevarse a cabo para estacionar conforme a las reglas establecidas en el artículo 48.2, pudiendo únicamente emplear la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, debiendo acceder con la diligencia debida para respetar la seguridad vial, la accesibilidad y la prioridad de tránsito de los peatones".

La OMS no autoriza a las motos a circular por las aceras, de hecho lo prohíbe expresamente en el artículo 138.2 de la OMS en aplicación del artículo 121.5 del RGC, simplemente les permite emplear el motor para salvar el desnivel de la acera, permitiéndoles tan solo andar con el vehículo sin desmontar de la moto, porque esa posición les permite caminar con mayores condiciones de seguridad vial tanto para la persona que conduce la moto como para el resto de personas que transitan por la acera.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza pero sí de la MAIN para recoger la argumentación expuesta.**

10ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Asimismo se solicita que se añada al artículo 48.1 el siguiente párrafo: Las planificaciones urbanísticas de calles nuevas o de remodelaciones de calles tendrán en cuenta los aparcabicis como una parte más del equipamiento y proyectará su instalación al igual que se proyecta la de bancos o papeleras.

Contestación:

Se desestima porque no es objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible regular cuestiones de planificación urbanística. El objeto de la OMS se regula en su artículo 1.

Por otro lado se recuerda que la instalación de anclajes para el estacionamiento de bicicletas no precisa de una ordenanza municipal, sino que se trata de acciones administrativas de gestión de la movilidad sujetas a disponibilidad presupuestaria.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

11ª) Alegación: artículo 72 de la OMS.

Solicita que se añada al título del artículo 72 el término “bicicletas”. Queda, por tanto: At. 72 Reservas para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y vehículos de movilidad personal.

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el** título del artículo **72 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que queda redactado en los siguientes términos:

> “Artículo 72. Reservas para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y vehículos de movilidad personal”.

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

12ª) Alegación: artículo 75 de la OMS.

Solicita añadir al primer párrafo del artículo 75 el término "bicicletas". Queda, por tanto: Art. 75 En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el primer párrafo del artículo 75 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término "bicicletas", que queda redactado en los siguientes términos:

> "Artículo 75. Disposiciones técnicas.
>
> En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación: (…)".

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

13ª) Alegación: artículo 87.1.b) de la OMS.

Solicita que el artículo 87.b) quede redactado en los siguientes términos: "Se instalarán elementos de segregación **y protección** respecto de otros espacios de aparcamiento".

La segregación de un espacio puede hacerse a través de elementos como pintura. La protección consistiría en evitar físicamente que ningún otro vehículo pueda invadir el espacio reservado.

Contestación:

La alegación se entiende referida a la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto del artículo 87.1.b) de la OMS.

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

1º) El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público.

2º) La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al estacionamiento de otros vehículos.

3º) El Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

14ª) Alegación: artículo 124.4 de la OMS.

Solicita que se añada a la propuesta de redacción de artículo 124.4 de la OMS recogida por el Proyecto, el siguiente párrafo: "Los aparcamientos para bicicletas se situarán lo más cercanamente posible a las entradas principales y a la vía ciclista que hubiera. Si el aparcamiento diera servicio a una estación de transporte público, se situará lo más próximo a ésta".

Contestación:

Se desestima la alegación porque, si bien el criterio propuesto es habitualmente empelado por el Ayuntamiento de Madrid en el diseño de los aparcamientos rotacionales municipales en régimen disuasorio, no siempre es posible atender a dicha consideración por cuestiones de accesibilidad o de diseño de la vía pública.

Por otro lado, la propuesta supone un nivel de detalle que entraría en cuestiones de diseño de la vía pública, que no son objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible sino de otras normas municipales.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

15ª) Alegación: artículo 138.2 OMS.

Solicita que se suprima el apartado 2 del artículo 138 que prohíbe la circulación y el estacionamiento de motocicletas, ciclomotores, bicicletas y VMP en las calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón.

En un contexto de promoción de una movilidad sostenible, la movilidad ciclista no puede tener la misma restricción que la movilidad en moto. Las rutas directas, exentas de rodeo, y con una mínima pendiente son factores a tener en cuenta para trazar los itinerarios ciclistas. Dado el contexto urbano es muy posible que estos itinerarios coincidan con calles "peatonalizadas". En ningún caso la solución debe pasar por la prohibición sino por una regulación compatible. La movilidad activa es compatible en sus diferentes modalidades. Tan solo es necesario seguir las pautas que establecen la práctica totalidad de los planes directores ciclistas, incluso el de Madrid, en cuanto a la solución a aplicar según el número de peatones por metro de sección y hora. Asimismo, la regulación puede ser variable según el tramo horario en cuestión. Es decir, una intensa afluencia de peatones, coincidentes con un evento puntual o un horario de especial afluencia comercial, podría hacer variar la permeabilidad ciclista y que ésta se desarrolle con el ciclista bajado de la bici.

Sobre el estacionamiento, debemos saber que el flujo peatonal no se produce en la totalidad de la acera, máxime cuando ésta no guarda la necesaria uniformidad y contiene zonas fuera del tránsito peatonal: entre alcorques, orejetas, etc. Estos puntos pueden ser aptos para un estacionamiento de bicicletas ya que la acera ofrece una protección con respecto al tráfico motorizado. Por otro lado, todos sabemos que NO son las bicicletas quienes causan problemas a los caminantes, sino las motos y muchos coches que invaden el espacio peatonal.

Contestación:

Se desestima la alegación referente a la prohibición de circulación de bicicletas por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque, como debe recordarse, la circulación de bicicletas, motos y VMP se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Se desestima la alegación referente a la prohibición de estacionamiento de bicicletas en las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque dicha prohibición constituye uno de los elementos esenciales de esa especial protección para el peatón objeto de declaración, sin la cual carecería de sentido dicha declaración.

La declaración de especial protección para el peatón de aceras, calles y zonas estanciales debe implicar la prohibición de estacionamiento de vehículos tanto por razones de seguridad vial como por razones de seguridad de las personas, al objeto de garantizar la seguridad vial, la seguridad de la integridad física de las personas, la accesibilidad universal del espacio público y la protección de patrimonio histórico y del patrimonio de las Administraciones Públicas en aquellas aceras, calles y zonas en las que por la especial intensidad del tránsito peatonal por su especial significación socio cultural y comercial, por su relevancia en los itinerarios peatonales o la habitualidad de la concentración elevada de ciudadanos, por la necesidad de garantizar la seguridad vial en los mismos, o por su valor histórico se declaren de especial protección para el peatón.

Se recuerda en este sentido que en la contestación de varias alegaciones formuladas durante la información pública, tomando en consideración razones de técnica normativa, se ha estimado dar una nueva redacción a la propuesta de artículo 48.1 de la OMS, que determina las condiciones en las que podrá estacionarse una bicicleta en la acera fuera de las reservas específicas para estos vehículos, y que expresamente condiciona la posibilidad de dicho estacionamiento a que no se trate de una acera declarada de especial protección para el peatón.

Dado que la redacción propuesta se refiere exclusivamente a la posibilidad de estacionar en las aceras, en las calles peatonales, zonas estanciales y espacio declarados de especial protección para el peatón está absolutamente prohibido el estacionamiento de motos y ciclomotores de

dos y tres ruedas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos y de los VMP.

Por todo lo anterior, se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza. Se modifica la MAIN** para incluir los argumentos expuestos en la contestación de esta alegación.

16ª) Alegación: artículo 167.1 OMS.

Solicita que el artículo 167.1 quede redactado en los siguientes términos: "Quienes utilicen la bicicleta **seguirán** las normas de circulación adoptando las medidas necesarias para garantizar **su propia seguridad**, la convivencia con el resto de vehículos y con los peatones en condiciones de seguridad vial".

Contestación:

Se desestima porque se considera más adecuada técnicamente la expresión "deberán cumplir las normas de circulación" que la expresión "seguirán las normas de circulación" propuesta por la alegación. Asimismo se considera innecesario hacer referencia a la garantía de su propia seguridad por encontrarse incluida en las obligaciones generales de circulación recogidas en la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, por lo que resulta innecesaria su inclusión.

En este sentido se recuerda que el primer párrafo del artículo 10.2 del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) establece que:

> *"Artículo 10 de la LTSV. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.*
>
> *2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía".*

17ª) Alegación: artículo 167.2 OMS.

Solicita la supresión de artículo 167.2 que regula la obligación de que las personas menores de dieciocho años protejan su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

El casco obligatorio no es como el cinturón de seguridad obligatorio: los sistemas de retención salvan vidas y no desincentivan el uso del coche. Hay que basarse en la evidencia científica a la hora de tomar decisiones políticas y en España los colectivos ciclistas son unánimes, como lo son los países de nuestro entorno y los que tiene un gran uso de la bicicleta: si queremos calles y carreteras más seguras, debemos promover el uso de la bicicleta e invertir en infraestructura ciclista segura y de calidad.

La probabilidad de sufrir una colisión en bicicleta se reduce en aquellos lugares donde más se usa. De ahí que las mejores políticas para proteger al ciclista sean las que promueven el uso de

la bicicleta. A esta evidencia científica se la conoce como "seguridad en números": a más ciclistas, más seguridad. Es decir, la obligación del uso del casco reduce el número de bicicletas por las calles, reduciéndose así su seguridad ya que el resto de conductores de coches, motos, camiones, autobuses, etc. comprueban una menor presencia de ciclistas y por tanto disminuyen su atención ante ellas. Al mismo tiempo, quien no usa la bicicleta, en un porcentaje muy elevado vuelve al uso del coche incrementando el riesgo de atropello.

El que un ayuntamiento pueda variar una norma estatal, establece un mal precedente. En este sentido, un hipotético cambio en las condiciones del casco puede traer consecuencias nefastas para la bicicleta en el potencial uso metropolitano y el desarrollo de la intermodalidad, ya que cada municipio puede cambiar a través de su ordenanza de movilidad las circunstancias de uso del mismo.

Contestación:

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que "reglamentariamente se fijen excepciones" a lo previsto en dicho apartado":

> ***Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.***
>
> *(…)*
>
> *El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.*
>
> *Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado".*

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

> ***"Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.***
> *(…)*
>
> *Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.*
>
> *Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

*"**Artículo 7 dela LTSV. Competencias de los municipios.***

Corresponde a los municipios:
b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

*"**Artículo 39 de la LCREM.** Ordenación local del tráfico.*

1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el
de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

k) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
l) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

u) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid

desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

v) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

w) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

x) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deben legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial;

Por los motivos expuestos **se desestima** la alegación.

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública**, se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 del Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:

"**Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:**

2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 *in fine* de la LTSV y 39.1 de la LCREM."

Por último se recuerda que es obligación de los Poderes Públicos regular las condiciones que promuevan la seguridad vial en el uso de las vías y espacios públicos, que dicha obligación es más intensa en relación con las personas menores de edad y que la circulación en condiciones de seguridad mediante la exigencia del uso obligatorio de los 16 a los 18 años se considera un elemento esencial tanto para garantizar la integridad física de las personas menores de edad que se desplacen en bicicleta o en VMP como para su educación vial.

Al contrario de lo que plantea la alegación la mejora de la seguridad vial incrementará el uso de la bicicleta y podrá hacer que el incremento del número de ciclistas mejore a su vez las condiciones generales de seguridad vial de los ciclistas. Por tanto, la exigencia del uso del casco constituye una medida fundamental de seguridad vial y, por ende, una medida de fomento del uso de la bicicleta en la movilidad urbana.

Se modifica la MAIN para incluir la argumentación expresada en la contestación a esta alegación.

18ª) Alegación: artículo 167.3 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 167.3: "Las bicicletas circularán por la calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Al circular por la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril que estén utilizando en ese momento **(posición primaria), sin perjuicio de adoptar una posición lateral (posición secundaria) en carriles o calles "extraanchos" siempre que se asegure una distancia lateral de seguridad de no menos de 1,5m. con el vehículo que quiera adelantar**. Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otros ciclistas y demás personas usuarias de la vía por su anchura o estructura".

Dada la gran variedad de calles y carriles de las ciudades, el obligar sin más a que un ciclista ocupe la parte central del carril o una calle, le expone al riesgo de que pueda ser adelantado por vehículos sin conservar la distancia lateral de seguridad en calles o carriles "extraanchos" (a partir de 4,5m).

Contestación:

Se desestima por los siguientes motivos:

Se considera que la circulación en la posición central es la que mayor seguridad ofrece a las personas que circulan en bicicletas, motocicletas y VMP, porque obliga a los vehículos que quieran adelantarles a hacerlo a través del carril contiguo, sin invadir el carril por el que circula la bicicleta, y porque permite una mayor maniobrabilidad en caso de que un vehículo estacionado en la acera abriera una puerta o se produjera el acceso a la calzada de un peatón.

La redacción propuesta por la alegación introduce un elemento de complejidad para el ciclista en relación al ancho de la vía ("carriles extraanchos") que se considera inadecuada porque podría inducir a error a las personas usuarias de bicicletas, dado que la circulación de bicicletas y VMP por los carriles bus está sujeta a las limitaciones del artículo 167.6.

Por último se señala que el artículo 167.3 permite lógicamente al ciclista adaptar su circulación dentro de carril para adaptarse a las condiciones de circulación y de la vía, por ejemplo para esquivar una rugosidad del firme o abrir su posición para llevar a cabo un giro.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

19ª) Alegación: artículo 167.6 OMS.

Solicita sustituir la propuesta de artículo 167.6 de la OMS del Proyecto inicial por la siguiente redacción: "6. En caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas pueden hacer uso de los mismos siempre que no haya un carril específico para ellas. Si se tratase de un carril bus, las bicicletas pueden hacer uso del carril reservado, sin perjuicio de poder emplear cualquier otro. La circulación de las bicicletas por el carril bus se realizará lo más próximo posible a la derecha siempre guardando la distancia de seguridad lateral con el bordillo o con los vehículos aparcados (efecto dooring), En la maniobra de adelantamiento, el autobús empleará el espacio de calzada necesario para asegurar la suficiente distancia de seguridad lateral con la bicicleta".

Contestación:

El Proyecto inicial mantiene íntegro el contenido normativo de la regulación del vigente artículo 167.6 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS), dado que tan solo ha modificado, por razones de técnica normativa, la expresión numérica en letras de la sección mínima de los carriles bus en los que las bicicletas pueden circular si la señalización lo autorizara.

Se desestima por los siguientes motivos:

1º) De conformidad con lo previsto en el artículo 143.2.1º) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS) de 5 de octubre de 2018, los carriles bus están exclusivamente reservados para la circulación y parada de los autobuses del transporte público colectivo urbano de viajeros regular de uso general (en delante, TPCURUG), quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

2º) La libre y generalizada circulación de bicicletas por los carriles reservados a los autobuses no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado. La promoción del uso de la bicicleta no

puede llevarse a cabo trasladando la movilidad ciclista a los carriles reservados a los autobuses del TPCURUG.

3º) El vigente artículo 176.6 de la OMS, cuyo contenido normativo se mantiene por el Proyecto normativo inicial, limita la posibilidad de autorizar mediante señalización la circulación de bicicletas a aquellos carriles reservados para la circulación de autobuses cuya sección de calzada disponga de al menos cuatro metros y medio. Se trata de una disposición técnica dirigida a los servicios técnicos municipales competentes en materia de planificación de la movilidad, no a los ciclistas que solo podrán circular por carril bus si expresamente les autoriza la señalización instalada. Por tanto, las bicicletas solo podrán circular por aquellos carriles bus cuya señalización así lo permita expresamente, carriles que deberán disponer de una sección de al menos 4,5 metros.

4º) En lo relativo a la circulación de ciclistas por aquellos carriles bus expresamente autorizados por la señalización, se considera necesario mantener la circulación lo más próxima a la izquierda de carril bus para evitar accidentes como consecuencia de la invasión de la calzada por peatones o la apertura de puertas de los coches estacionados, pudiendo así disponer las personas ciclistas de la seguridad que supone la línea continua delimitadora del carril bus que se situaría a su izquierda y la distancia respecto a los posibles vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la calzada.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

20ª) Alegación: artículo 167.9 OMS.

Solicita suprimir el artículo 167.9 que prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

No hay legislación nacional que prohíba la circulación por túneles y no hay datos de siniestralidad que lo acredite. Los túneles y los pasos inferiores y elevados pueden suponer grandes ventajas en los desplazamientos en bici ya que acortan la distancias y salvan desniveles que de otro modo serían disuasorios para la bicicleta. Prohibir el acceso de las bicicletas sin más, es un ataque directo a la movilidad ciclista y provoca un alejamiento de los distintos barrios de la ciudad.

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

> *"8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid".*

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la

circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

> *"9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación".*

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se excepciona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

> *"1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine".*

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

> *"Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección"*.

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

> *"4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante".*

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

> *"3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.*
>
> *Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana".*

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el

desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello**, se estima la alegación**, **se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

> *"Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.*
>
> *Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:*
>
> *k) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*
> *l) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones".*

21ª) Alegación: artículo 169.1 OMS.

Solicita que se añada el siguiente párrafo al artículo 169.1 de la OMS: Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos.

La naturaleza no motorizada de la bicicleta obliga a que debamos asegurar trayectos eficientes y eficaces. El uso bidireccional de las calles para la bici, al margen del sentido que puedan tener coches o motos, es un requisito para una buena promoción de la bicicleta.

Contestación:

La promoción del uso de la bicicleta no puede hacerse mediante la autorización de la circulación a contrasentido que genera riesgos de seguridad vial tanto para la propia persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía pública.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación. La circulación a contrasentido en las calles 20 y 30 supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalizado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización.

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de vehículos especialmente ligeros y manejables, pero decaen ante la evidencia del riesgo de seguridad vial que supone la circulación en sentido contrario al de la marcha, que introduce un factor de riesgo relevante de seguridad vial tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas, que pueden ser especialmente graves en caso de calles 20 de plataforma única conforme a lo previsto en el artículo 50.1.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Por idénticos motivos de seguridad vial se considera inadecuada la autorización de la circulación a contrasentido de bicicletas en las calles 30.

No puede admitirse la circulación de bicicletas a contrasentido para satisfacer la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

22ª) Alegación: artículo 169.2 OMS.

Solicita suprimir la referencia a los “paseos pavimentados” por el término “caminos”, dando la siguiente redacción al primer párrafo del artículo 169.2 de la OMS: En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los **caminos** de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

El término paseo pavimentado es confuso ya que aunque el asfalto u hormigón puede ser el tipo de pavimento más reconocible también es pavimento el formado por tierra compactada. Todos ellos cumplen la función de un pavimento: uniformidad, resistencia de arrastre y drenaje. Para evitar interpretaciones erróneas casi mejor fijarnos en el carácter comunicativo de la vía como hace el artículo 169.3.

Contestación:

La redacción del vigente artículo 169.5 de la OMS, conservada en la propuesta del artículo 169.2 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial limita la circulación de bicicletas en parques y jardines urbanos para garantizar la seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente del parque, que solo podrán encontrarse con bicicletas y VMP en los paseos

pavimentados, no en los paseos de tierra compactada que deben reservarse a los peatones para su protección y la del patrimonio verde de los parques y jardines urbanos.

Por tanto, **s**e desestima la alegación por motivos de seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente en los caminos de tierra compactada de los parques y jardines urbanos y por razones medioambientales para promover la protección de su patrimonio verde de los mismos frente a las consecuencias de la circulación de vehículos como bicicletas, VMP y el resto de vehículos autorizados para acceder a cada respectivo parque o jardín urbano, dado que cada parque y jardín debe ordenarse mediante la señalización oportuna para proteger su patrimonio verde y, en su caso, su valor histórico en el caso de parques históricos como El Retiro sujeto a especial protección en tanto que Bien de Interés Cultural.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

23ª) Alegación: artículo 169.5 OMS.

Solicita suprimir el artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, que prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos.

La denominación de la M-30 como “Calle 30” es contradictoria con el carácter actual de la vía. Son muchos los estudios y proyectos que proponen una reforma de este gran eje como vía urbana dotada de transporte público, paseos peatonales, carriles bici, servicios, incremento de la vegetación, etc. De hecho hay una parte de esta “autopista” que ya es vía urbana como la correspondiente a la avenida de la Ilustración. Entendemos que es un exceso la prohibición generalizada de la bicicleta en el conjunto de la vía, aunque entenderíamos las prohibiciones dentro de los tramos que tienen consideración y son autopistas.

Contestación:

La redacción del artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo aplica en el ámbito de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid la prohibición de circulación de bicicletas por autopistas y autovías regulada en el artículo 20.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) y en el artículo 38.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

De la misma manera que no puede circular por la M-30, porque tiene la configuración de autovía, tampoco pueden circular por sus accesos porque se trata de vías unidireccionales que confluyen en la autovía, de forma que un vehículo que accediera a dicha vía de acceso tendría que quedarse en el arcén de la vía hasta que fuera retirada por una grúa, lo que supondría un riesgo de seguridad vial tanto para la persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía y que podría ocasionar problemas circulatorios.

Si la persona ciclista circulara en contra del sentido de circulación de carril de acceso a la M-30 cometería una infracción muy grave por circular en contra sentido y por generar un grave riesgo de seguridad vial resto de personas usuarias de la vía.

Debe precisarse que la redacción del artículo 169.5 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo no impediría circular a las bicicletas por las vías laterales de la Avenida de la Ilustración en mayores condiciones de seguridad vial que en la parte central de la vía que tiene un límite de velocidad superior ni impediría los movimientos circulatorios perpendiculares mediante los oportunos giros semaforizados hacia las vías urbanas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza. Se modifica la MAIN para recoger parte de la argumentación expuesta en la contestación a esta alegación.**

24ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita añadir al artículo 171 un nuevo apartado 4 con la siguiente redacción: "4. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto. En particular, en aquellos cruces semaforizados en los que exista paso de peatones, los ciclistas respetarán en todo momento la prioridad peatonal".

Es práctica habitual en todas las ciudades con un mayor desarrollo ciclista, una ordenación de los cruces particular para las bicicletas. No olvidemos que en origen los semáforos fueron creados pensando en el tráfico de coches y no en el tránsito peatonal o ciclista. Poder hacer un giro o proseguir recto, otorga al ciclista una ventaja al respecto del tráfico de motor reforzando su visibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en el trayecto. Además, el uso de una señal para autorizar este movimiento en lugar de añadir un foco más al semáforo, permite conseguir el mismo objetivo, pero de forma más rápida y barata. Es desolador comprobar cómo se reduce la funcionalidad ciclista con respecto a la ordenanza de 2018, cuando debería ser al contrario.

Contestación:

El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las

circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda -vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas crean que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

25ª) Alegación: artículo 171.3 OMS.

Solicita añadir al artículo 171.3 de la OMS, que regula la posibilidad de las bicicletas de hacer uso de las líneas de detención adelantada señalizada horizontalmente en los cruces

semafóricos, el siguiente párrafo: "Para asegurar la máxima visibilidad y en caso de no existir adelantabicis, las bicicletas podrán rebasar la línea de detención semafórica y situarse por delante del paso de peatones. Esta maniobra se realizará extremando las precauciones y siempre contando con que la prioridad es del peatón".

No todos los semáforos disponen de adelantabicis por lo que el grado de visibilidad del ciclista varía uno de otros. Para asegurar la visibilidad en todos es preciso que el ciclista pueda adoptar una posición que asegure su visibilidad frente al resto del tráfico.

Contestación:

Se desestima por razones de seguridad vial. La bicicleta es un vehículo y como tal no debe atravesar el paso de peatones para situarse en una posición adelantada al otro lado de paso de cebra respecto a los vehículos porque:

q) la ordenación del tráfico regulada por el semáforo vincula a todos los vehículos que circulan por el carril semaforizado, tanto a los automóviles como a las bicicletas, motos, VMP y el resto de vehículos;

r) supondría atravesar y traspasar la línea de detención semafórica;

s) supondría un riesgo para la seguridad vial de las personas que atraviesan peatonalmente el paso de peatones;

t) podría suponer un riesgo para las personas ciclistas que llevaran a cabo tal movimiento, porque podrían verse sorprendidos por un vehículo que circula correctamente en el sentido de su marcha, autorizado por un semáforo en vede situado en una posición perpendicular a la del semáforo en rojo que la bicicleta ha sobrepasado;

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

26ª) Alegación: artículo 165 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 165 de la OMS: "Art. 165. Líneas de detención adelantada.
1. Para favorecer la circulación y la seguridad de las bicicletas y VMP, se implantarán líneas de detención adelantada para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos. Estas líneas de detención afectarán igualmente al carril bus
2. Las líneas a las que se refiere el apartado anterior podrán utilizarse también por motocicletas y vehículos asimilados sin emisiones, en las mismas condiciones que las establecidas para las bicicletas".

Las ventajas de los avanza para las bicicletas son conocidas: mayor visibilidad, menor estrés, menor exposición a gases contaminantes, ligera ventaja en la iniciación de la marcha, etc. Al ser, como hasta ahora, un espacio compartido con motos hace que las ventajas disminuyan considerablemente. Es más, la exposición a gases se mantiene y la intensidad al ruido se eleva.

Creemos que un vehículo motorizado, tiene una capacidad de arranque suficientemente elevada como para no precisar este espacio y su presencia es más que evidente por el ruido de sus motores. Desincentivar el uso de vehículos motorizados es clave para promover los modos de movilidad activa, reducir los niveles de contaminación y crear condiciones más seguras para toda la población y esto pasa necesariamente por no otorgar privilegios.

Los autobuses son también, y en su gran mayoría, vehículos contaminantes y pesados por lo que de compartir este espacio restan visibilidad a la bicicleta, reducen su seguridad y dificultan el giro a la derecha. Recordamos el artículo 64 del Reglamento General de Circulación en lo que se refiere a la prioridad de las bicicletas con respecto a los vehículos a motor. Dicha prioridad debe facilitarse y anticiparse.

En todo caso, estos espacios podrían compartirse con vehículos sin emisiones, sin ruido y que no resten visibilidad al ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 165 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

s) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
t) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Sin perjuicio de ello se le informa que la regulación de artículo 165 de la OMS responde a razones de seguridad vial aplicables tanto a las bicicletas como a las motos y VMP y que debe mantenerse la prioridad del TPCURUG, reiterándose lo expresado previamente respecto de los carriles bus en contestaciones previas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

27ª) Alegación: artículo 172.2 OMS.

Solicita suprimir el artículo 172.2.a) de la OMS, que establece la obligación del uso de casco homologado o certificado por la persona que conduce el vehículo durante su conducción que se lleve a cabo para el desarrollo de una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas.

El uso del caso debe ser recomendado y no obligatorio. En el caso de ciclistas profesionales que desarrollan una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas, parece más razonable asimilarlo a la excepción que establece el propio Reglamento General de Circulación (Art. 118) sobre el uso del casco de los ciclistas profesionales ya sea durante los entrenamientos o en competición. En estos casos se regirán por sus propias normas.

Contestación:

El artículo 172.2 de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo, se aprobaría en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

i) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
j) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

q) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

   La exigencia del casco de hecho debe constituir una condición de seguridad en el trabajo que debe asegurar el empleador para garantizar su salud y seguridad laboral.

r) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública y a la razón imperiosa de interés general de protección de los derechos de los trabajadores, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica de transporte urbano de mercancías (DUM) y actividades turísticas respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial y están expuestos a una mayor probabilidad de sufrir un accidentes. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

s) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

t) **Proporcionalidad:** el supuesto de exigencia del uso del casco de artículo 172.2 de la OMS se limita exclusivamente a las personas que hacen un uso intensivo de las vías públicas municipales para llevar a cabo una actividad económica de transporte de mercancías urbanas o al transporte de personas distintas de la persona que la conduce por estar más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial.

La circulación de los ciclistas que llevan a cabo distribución de mercancía que llevan a cabo una intensa circulación en situaciones de un intenso y cambiante tráfico urbano no pude equipararse a la circulación por vías interurbanas de los ciclistas federados que entrenan y compiten profesionalmente en carreras de velocidad o resistencia regulada en el artículo 118 del RGC.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

28ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita a la definición de zona peatonal del Anexo III el siguiente párrafo: "Quedan excluidas las bicicletas que podrán hacer uso de este espacio guardando las debidas condiciones de seguridad y prioridad de los peatones, salvo prohibición expresa señalizada".

O alternativamente sustituir la definición por el siguiente párrafo sacado del manual de Infraestructura Ciclista del Ayuntamiento de Madrid: "Zona Peatonal Autorizada (ZPA): espacios peatonales donde se autoriza excepcionalmente la circulación de bicicletas" y modificar el conjunto del articulado en sustitución de Zona Peatonal.

Contestación:

Se desestima porque la definición recogida en el Proyecto normativo reproduce la definición contenida en el Punto 59 del "Anexo I. Conceptos básicos" del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

29ª) Alegación: artículo 177.2.a) OMS.

Solicita sustituir que establece la obligación de circular por el centro del carril por la siguiente redacción: "Su circulación se hará por la parte central del carril sin perjuicio de adoptar una posición secundaria (lateral) en carriles o calles extraanchas (más de 4,50 m.)".

Contestación:

Se desestima por los motivos previamente expuestos:

Se considera que la circulación por la parte central del carril es la que mayor protección a la persona ciclista porque obliga a cualquier otro vehículo que quiera adelantarla a hacerlo a través del carril contiguo y porque permite ofrecerle mayor espacio de maniobrabilidad en caso de invasión de un peatón o un bien u obstáculo en la calzada o la apertura de la puerta de un vehículo estacionado en la banda de estacionamiento.

Es una obligación de diligencia, por lo que la persona ciclista puede adaptar su circulación a las condiciones de la vía, situándose en otra parte de carril en función de las circunstancias del tráfico y de las condiciones de la vía, puede esquivar un bache o adaptar suposición para girar en una calle transversal.

Se dan por reproducidas las consideraciones expresadas previamente respecto de los carriles "extraanchos" y los carriles bus.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

30ª) Alegación: artículo 235.1.j) OMS.

Solicita suprimir la referencia a las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP de la propuesta de redacción de artículo 235.j) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Volvemos a incurrir en el error de equiparar un medio no motorizado como las bicicletas a las motos o coches. Sin que pongamos en cuestión el apercibimiento por el incumplimiento de alguna de las normas, la inmovilización de una bicicleta es claramente excesiva. Y más si se trata de circulación de bicicletas en carriles bici.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 235.1.j) de la OMS, en lugar de al artículo 235.j), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Es preciso señalar que la inmovilización es una medida provisional, no una sanción de tráfico.

Se estima parcialmente la alegación porque el artículo 104.1.c) in fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que:

> *"Artículo 104 de la LTSV. Inmovilización del vehículo.*

1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando:

c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas".

Por tanto, debe suprimirse la referencia a la inmovilización de bicicletas, no así de los VMP que no están sujetos a la excepción reconocida a las bicicletas y que estarían obligados al uso de casco en aquellos supuestos que se establezcan reglamentariamente en el RGC o en la OMS.

Por ello se estima la alegación en lo relativo a las bicicletas y se desestima respecto de los VMP, de forma que el artículo 235.1.j) de la OMS, propuesto por el Proyecto normativo, quedaría redactado en los siguientes términos:

"Apartado j) del artículo 235 de la OMS:

"j) Cuando quien conduzca y/o, en su caso, quien le acompañe en motocicletas, ciclomotores, vehículos especiales a que se refiere la legislación sobre tráfico y los VMP en los que así se requiera, circulen sin casco homologado o certificado, hasta que subsane la deficiencia."

31ª) Alegación: artículo 236.2.k) OMS.

Solicita sustituir la redacción de artículo 236.k) por la siguiente: "k) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP estacionados en la acera impidan o dificulten la realización por los servicios municipales de las tareas de mantenimiento o reparación de tales elementos, siempre que no puedan moverse de un lugar a otro donde no molesten". Para conservar el criterio de proximidad en el estacionamiento de bicicletas, es preciso complementar los aparcabicis como la posibilidad de amarre en el mobiliario urbano. Solo cuando una bicicleta impida labores de mantenimiento y reparación o dificulte gravemente el tránsito peatonal, podrá ser retirada (por su seguridad ya que habría que cortar el dispositivo que la amarra) siempre que sea imposible desplazarla a otro lugar conservando el amarre. Las bicicletas con sistema de autobloqueo sencillamente se desplazarán a otro lugar que no moleste

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.k) de la OMS, en lugar de al artículo 236.k), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.k) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada e vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las

bicicletas al establecer que: *"Siempre que…., cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público"*.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.k) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

32ª) Alegación: artículo 236.2.l) OMS.

Solicita añadir al artículo 236.l el siguiente contenido: "siempre que no pueda desplazarse a otro lugar conservando el amarre. En caso de ser una bicicleta con sistema de autobloqueo, bastará desplazarla hasta otro lugar".

El bajo peso de las bicicletas permite ser desplazadas a otro lugar que no moleste. Es un despropósito retirar las bicicletas y llevarlas a un depósito cuando la solución es mucho más sencilla, a no ser que haya una intención de acoso hacia la movilidad ciclista.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.l) de la OMS, en lugar de al artículo 236.l, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.l) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada de vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones…".

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.l) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

33ª) Alegación: artículo 237.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 237.1 de la OMS una nueva letra r) con el siguiente tenor literal: "r) Cuando impida o dificulte el acceso de las bicicletas a una instalación de aparcabicis".

Es obvio tener que asegurar el acceso a los aparcabicicletas si queremos asegurar cierta calidad en la movilidad ciclista.

Contestación:

El artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) habilita la retirada y depósito del vehículo: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público".

Por su parte el artículo 105.1.h) de la LTSV habilita legalmente la retirada de vehículos *"h) cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación"*.

El estacionamiento de vehículos que impidan estacionar o sacar bicicletas y VMP de los anclajes instalados en las reservas municipales causa una grave perturbación a los vehículos que no pueden estacionar ni ser extraídos de los anclajes para su circulación en términos del artículo 105.1.a) de la LTSV, obstaculizando y dificultando asimismo la circulación en términos del artículo 105.1.h) de la LTSV.

Al objeto de garantizar el acceso efectivo de las bicicletas y VMP a las horquillas aparcabicicletas municipales situados en el espacio público municipal, es decir, de garantizar la eficacia de las reservas de estacionamiento, **se estima la alegación** y se procede, en aplicación de los apartados a) y h) del artículo 105.1 del del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, a introducir un nuevo apartado "r)" en el artículo 237.1 de la OMS, que quedaría redactado en los siguientes términos":

> *"**Artículo 237.1.***
>
> *r) Cuando un vehículo obstaculice o impida el acceso o la salida de bicicletas y VMP a los anclajes municipales específicamente reservados para el estacionamiento de estos vehículos".*

Asimismo se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) para recoger dicho cambio y su fundamentación jurídica.

34ª) Alegación: artículo 237.2 apartados b) y c) de la OMS.

Solicita suprimir los apartados b) y c) de artículo 237.2 de la OMS.

Es un exceso hablar de daños o deterioro al patrimonio público el que haya alguna bici amarrada al mobiliario urbano e incluso a un árbol. Los actuales sistemas de amarre suelen están recubiertos de una funda que protege el objeto en el que se amarra. Además, la ligereza y mínimo volumen de una bicicleta o monopatín, en comparación a una moto, hace que sea muy difícil producir ningún daño.

Contestación:

Los apartados b) y c) de artículo 237.2 concretan supuestos de retirada de vehículo de la vía pública cuando sean ancladas a elementos vivos y/o a mobiliario y bienes de titularidad pública, pero que impliquen su deterioro. La finalidad de dichos apartados es concretar el supuesto de artículo 105.1.a) del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: "Siempre que deteriore algún patrimonio público", en lo relativo a la protección de patrimonio municipal verde (arbolado u otros elementos vegetales) y de mobiliario urbano o de cualquier otra titularidad pública que pueda implicar el deterioro del patrimonio público".

No es posible admitir que el estacionamiento de bicicleta se produzca en cualquier parte y, además, con un potencial daño para el patrimonio público, ya sea arbolado o ya sea mobiliario.

El artículo 237.2, incluyendo los apartados a) y b), se fundamenta en el artículo 105.1.a) de la LTSV y en el deber de defensa, protección y conservación de patrimonio de las Administraciones Públicas regulado en la legislación patrimonial de las Administraciones Públicas, por lo que su supresión planteada por la alegación resultaría contraria a Derecho.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 237.2) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

35ª) Alegación: Anexo IV OMS. Acera-bici.

Solicita sustituir la definición de "acera-bici" del Anexo IV de la OMS por la siguiente: "Plataforma ciclista a la misma cota y en continuidad con la acera".

Aunque en la Ley de Tráfico, en el PDMCM de Madrid y en el Manual de Infraestructura ciclista habla de vía ciclista señalizada sobre acera, nos parece que la definición que da la Instrucción de Vías Pública de "*plataformas que discurren a la misma cota y en continuidad con la acera*" marca una mejor diferenciación con la acera y contribuye a la clarificación de uso.

Contestación:

Se desestima porque el Proyecto recoge la definición regulada en el punto 77 del "Anexo I. Conceptos básicos" del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

36ª) Alegación: Anexo IV OMS. Ciclocalle.

Solicita añadir a la definición de "ciclocalle", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "Es una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor **serán residentes y** se debe colocar una señal vertical correspondiente para autorizar este uso. Por defecto, los únicos vehículos que pueden circular por la Ciclocalle son las bicicletas".

Normalmente en Europa el uso del coche en una ciclocalle es ocasional y normalmente suele corresponder a población residente (paso a garajes o plazas de aparcamiento). De este modo aseguramos una baja intensidad motorizada y una convivencia con la bicicleta.

Contestación:

Se desestima porque la definición de ciclocalles está vinculada a la circulación de bicicleta y no tiene por qué implicar una restricción de la circulación motorizados que exclusivamente permita la circulación de los vehículos a motor de los residentes.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

37ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona de prioridad peatonal".

Solicita añadir a la definición de "Zona de prioridad peatonal", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "las bicicletas podrán circular por ellas en los dos sentidos, conservando en todo caso la prioridad peatonal".

El propio PDMCM se refiere a las calles de prioridad peatonal ("Calle residencial" / S-28 o ZONA30)) aptas para autorizar la circulación de bicis y "a contracorriente".

Contestación: Se desestima porque por motivos de seguridad vial, previamente expuestos, el Proyecto normativo suprime la posibilidad de circulación de bicicletas en zonas 30. La definición de la zona de prioridad peatonal no puede contravenir la regulación de la circulación de bicicletas contenida en los artículos 167 a 170 de la OMS.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

38ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona o calle residencial".

Solicita añadir a la definición de "Zona o calle residencial": que todas las calles de plataforma única se considerarán "calle residencial" de prioridad peatonal. En las calles de plataforma única, la señal S-28 podrá usarse con carácter informativo pero no determina su carácter de calle residencial.

Las calles de plataforma única están diseñadas para ser calles residenciales de prioridad peatonal, pero con la norma propuesta solo llegan a serlo si están señalizadas con S-28. Esto provoca muchos equívocos, ya que en muchos barrios como Malasaña la mitad de las calles de plataforma única tienen la señal s-28 y la otra mitad no, sin ningún orden aparente, por lo que

es difícil saber en qué tipo de calle está uno. Además, si un peatón o vehículo entra a una calle residencial por cualquier punto que no sea el inicio de la misma calle, no tiene oportunidad de ver la S-28 o y no sabe si la calle es residencial o no.

Contestación:

La configuración de plataforma única determina la aplicación de la regulación de límite de velocidad a 20 kms/hora, de conformidad con lo previsto en los artículos 50.1.a) del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y 17.2.a) de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Pero ello no implica su configuración automática como zona o calle residencial. En este sentido debe recordarse que el artículo 112.8 del Reglamento General de Circulación exige la señalización expresa mediante señal S-28 para ordenar la vía como calle residencial:

> *"**Artículo 122 del RGC.** Circulación por la calzada o el arcén.*
>
> *8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal S-28 regulada en el artículo 159 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal.*

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

39ª) Alegación: Anexo IV OMS. Carril multimodal.

Solicita suprimir los "carriles multimodales" definidos en el Anexo IX de la OMS. Los llamados ciclocarriles han demostrado su inutilidad y comunican una falsa sensación de prioridad a los ciclistas. En la práctica, se comportan como un carril convencional. No tiene mucho sentido definir una diferenciación cuando no la hay.

Contestación:

Los vigentes ciclocarriles, que el Proyecto normativo denomina "carriles multimodales" por la posibilidad de circulación de otros vehículos como los VMP siempre que se circule empelando el casco para la protección de la cabeza por las personas usuarias de vehículos de movilidad personal, constituyen un elemento esencial de calmado del tráfico esencial para el fomento de la movilidad ciclista y la movilidad de los VMP, al garantizar las condiciones de seguridad vial esenciales para viabilizar la circulación de estos vehículos en carriles con limitación de velocidad a 30 kms/h.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

40ª) Alegación: artículo 168.1 OMS.

Solicita suprimir el artículo 168.1, que establece que la prohibición general de circulación de bicicletas por las aceras, calles y zonas peatonales, y que obliga al ciclista que precise acceder a éstas y a cruces de peatones señalizados, a que desmonte de la bicicleta y transitando con ella

en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como peatón.

Contestación:

El artículo 168.1 de la OMS se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación. La circulación de bicicletas, motos y VMP por aceras y zonas peatonales se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Por tanto la persona ciclista que desee circular con su bicicleta deberá desmontarse de la bicicleta y transitar peatonalmente con la bicicleta a su lado hasta el lugar en que desee volver a incorporarse al tráfico rodado una vez se incorpore a la calzada, momento a partir del cual podrá circular sobre la bicicleta.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

41ª) Alegación: artículo 168.2 OMS.

Solicita suprimir el apartado 2 de artículo 168 de la OMS y sustituirlo por el siguiente contenido: "Las personas menores de 14 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales solos o acompañados de un adulto también en bici. Circularán respetando la prioridad de los peatones, ajustando su velocidad a los mismos y mantendrán una separación mínima de un metro. En caso de alta densidad, desmontarán de la bicicleta y transitarán a pie por la acera con el vehículo a su lado".

En una ciudad sin apenas carriles bici protegidos y en un contexto (teórico) de promoción de la movilidad sostenible (en bici), parece razonable que como medida provisional y para promover el uso de la bici entre los más pequeños, estos puedan usar la acera, bien acompañados de un adulto también en bici o de forma autónoma. Pensemos en el camino escolar diario. Tal y como estaba redactado el artículo, no tiene mucho sentido hacer que el adulto en bici supervise al menor desde la calzada ya que, tanto la velocidad a la que iría como la atención al menor, podría suponer un factor de riesgo innecesario. Además, en calzadas de un único sentido, directamente sería imposible si el sentido del menor por la acera fuera contrario al de la calzada.

Contestación:

La regulación de artículo 168.1 de la OMS permite el desarrollo y fomento de uso de la bici por menores de 12 años, debiendo los padres u otros adultos que, en su caso, les acompañen

transitar peatonalmente en aplicación del citado artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación.

Por razones de seguridad vial en las aceras, al objeto de proteger a las personas que transitan peatonalmente por las aceras y zonas destinadas a los peatones, se considera oportuna la edad de 12 años.

42ª) Alegación: artículo 20.2 OMS.

Solicita añadir al artículo 20.2 de la OMS un nuevo apartado i) con el siguiente contenido: "i) Los ciclos y bicicletas". La circulación de bicicletas según las condiciones de convivencia con los peatones asegura precisamente el objetivo del artículo: *"la reducción del nivel sonoro y de emisiones contaminantes, fomento de los modos sostenibles de movilidad o promoción económica"* Difícilmente se promueven los modos sostenibles de movilidad si se prohíben las bicicletas.

Es importante diferenciar entre aceras y zonas peatonales (peatonalizaciones o áreas de prioridad peatonal) o Zonas Peatonales Autorizadas como hemos propuesto en anteriores alegaciones. Estas últimas pueden formar parte de un itinerario ciclista con características propicias de planeidad (orográficamente favorable), trazado directo (no rodeos), etc. (Art. 170.4 de la ordenanza en vigor) Evidentemente en las zonas peatonales se imponen condiciones claras de prioridad y seguridad peatonal tal y como hemos apuntado anteriormente. (alegación 13 y 26)

La permeabilidad ciclista en las calles es clave para un correcto desarrollo ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

i) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
j) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

43ª) Alegación: artículo 27.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 27.1 de la OMS el siguiente contenido marcado en negrita: "1. Las ocupaciones de las vías urbanas reguladas en esta Ordenanza requerirán autorización del órgano competente, previa la correspondiente solicitud de los interesados en los términos establecidos en esta Ordenanza. **Se exceptuarán aquellas actuaciones esporádicas, de**

carácter cultural, educativo o artístico, en espacios de uso peatonal siempre que no perjudique el flujo de los peatones y la calidad estancial de la zona".

Las áreas peatonalizadas deben favorecer la expresión cultural y espontánea de los ciudadanos. Cuando hablamos de dinamizar una ciudad debemos facilitar que en estos espacios puedan llevarse a cabo actividades artísticas sin que medie una tramitación burocrática previa. Bastaría el compromiso de que se realicen respetando la prioridad peatonal y la calidad estancial del área, aspecto éste que podría verse fortalecido al enriquecerse el uso y disfrute de la calle.

Contestación:

El artículo 27.1 de la OMS no es objeto no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo por lo que, en principio, no puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

i) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
j) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

No obstante, en la medida en que sí es objeto del Proyecto normativo el apartado 7 del mismo artículo 27 de la OMS se considera adecuado entrar al fondo de la cuestión planteada por la alegación, al objeto de facilitar la más amplia motivación de las alegaciones formuladas durante la información pública.

En ese sentido la alegación debe desestimarse porque los usos del espacio público peatonal y de las zonas estanciales son y deben ser objeto de autorización municipal porque el uso del espacio público municipal para el desarrollo de "actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico" afecta a los derechos del resto de personas usuarias del espacio público, puede afectar a la prestación de servicios públicos así como a la protección de patrimonio de las Administraciones Públicas.

En este sentido se recuerda que de conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV, corresponde a os municipios *"la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social"*.

Por su parte, el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid atribuye expresamente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la*

movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

La autorización de la ocupación regulada en el artículo 27.1 de la OMS es el instrumento jurídico imprescindible para armonizar los distintos usos y necesidades del espacio público municipal.

Por todo ello **se desestima** la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 43

Dª. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª. [redacted]**, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 24 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210710639 por el que **Dª.** [redacted] **f**ormula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: artículo 22.2 de la OMS.

Solicita incluir en el artículo 22.2 de la OMS otro objetivo de las ZBEDEP: "promover y facilitar la movilidad en bicicleta" al entender que la necesidad de desplazamiento de la población debe ser cubierta prioritariamente con medios sostenibles y que es preciso nombrarla específicamente y no a través de ninguna fórmula genérica.

Contestación:

No se considera necesario incluir una mención expresa al fomento del uso de la bicicleta entre los objetivos de la ZBEDEP, por entenderse lógicamente incluida la promoción del uso de este medio de transporte entre los objetivos definidos por los apartados g) y h) del artículo 22.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo:

> *"g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*
>
> *h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes".*

Las bicicletas son, sin duda, vehículos de los menos contaminantes, pero dentro de dicha categoría no es lo mismo el impacto medioambiental de una bicicleta que el de una bicicleta de pedales con pedaleo asistido como consecuencia del empleo de un motor eléctrico y una batería. Por ello se considera conveniente definir el objetivo en términos más generales y omnicomprensivos sin entrar a establecer órdenes de prelación de los vehículos menos contaminantes en función de su menor impacto ambiental.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: artículo 25.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 25.5 de la OMS un nuevo apartado "i) las bicicletas y otros ciclos y VMP", por entender que no parece muy razonable excluir a las bicicletas en episodios de congestión o alta contaminación cuando en ningún caso son las causantes.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 25 de la OMS no se refiere a ordenaciones temporales por motivos medioambientales, sino a medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Puede resultar necesario prohibir con carácter extraordinario y temporal la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Se solicita que en el primer párrafo del artículo 48.1 de la OMS se suprima el término "exclusivamente".

A la vista de la alegación se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial

protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que "con carácter excepcional" pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

Por ello, **se estima parcialmente** en la medida en que no se suprime el término "con carácter excepcional", pero sí se determinan las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

> "**Artículo 48.** *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*
>
> 1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:
>
> a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.
>
> b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.
>
> Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:
>
> rr) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.
>
> ss) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.
>
> tt) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC".

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

4ª) Alegación: artículo 48.1.b) de la OMS.

Se solicita sustituir la redacción de artículo 48.1.b) por el siguiente contenido:

"b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos circularán diligentemente, a paso de peatón y manteniendo la distancia de seguridad con los viandantes hasta el lugar de estacionamiento. Si por la densidad peatonal fuera imposible cumplir estas condiciones, harán el desplazamiento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

En ausencia de estacionamientos específicos alrededor (no más de 50m – 30 segundos andando), y a fin de proteger el criterio de proximidad -puerta a puerta- de la movilidad ciclista, el aparcamiento de bicicletas se complementará pudiendo amarrarla en vallas o elementos de mobiliario urbano, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales. Podrán situarse en la acera, anclado o no al mobiliario urbano siempre que se conserve un ancho mínimo de 2m y no ocupen el pavimento tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público".

La propuesta se basa en la necesidad de mantener la ventaja que supone para la persona ciclista el desplazamiento puerta a puerta a través de la facilidad de estacionamiento, como recoge el Manuel de Aparcamientos editado por el IDEA del Ministerio de Industria, que plantea que el estacionamiento debe estar a un radio de 50 metros (30 segundo andando).

La persona alegante considera una obviedad el escaso número de aparcabicicletas con relación al número de lugares y destino de desplazamientos, por lo que sería un auténtico despropósito prohibir el amarre de las bicicletas en el mobiliario urbano.

Para el fomento de la movilidad en bicicleta, es importante complementar los aparcamientos específicos con el uso del mobiliario urbano modificando incluso éste mediante diseños adecuados. Limitar el anclaje de las bicicletas a los pocos aparcabicis existentes, uno por cada tres kilómetros de vías públicas de la ciudad de Madrid y regular la retirada de la bicicleta por el amarre al mobiliario urbano como establece el artículo 89 del presente proyecto de modificación, es un ataque claro al uso de la bicicleta.

Sobre la obligación de bajarse de la bicicleta para llegar al aparcamiento, no parece muy razonable que un vehículo con una masa de 15 kilos aprox. esté obligado a ello y otros con masas mucho mayores como motos, ciclomotores, no, sabiendo que es práctica habitual en el desarrollo ciclista, las zonas de convivencia peatón-bici bajo unas claras condiciones de seguridad a favor del primero.

Contestación:

Se estima parcialmente:

a) **Se estima parcialmente** la alegación relativa a autorización de estacionamiento en aceras cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros y se cumplan las condiciones establecidas en la nueva redacción dada al artículo 48.1 de la OMS en los términos estimados en la contestación a la alegación anterior.

b) **Se desestima la alegación relativa a la propuesta de que las personas ciclistas puedan circular en bicicleta por la acera con precaución por la acera hasta el lugar de estacionamiento** se desestima para evitar atropellos y otros problemas de seguridad vial en las aceras y para asegurar la accesibilidad universal.

Estimar la pretensión de las personas ciclistas supondría mantener la situación actual en la que numerosos ciudadanos denuncian situaciones de riesgo de seguridad vial, accidentes, atropellos que afectan a la seguridad de las personas, a su integridad física y a la garantía de la accesibilidad universal del espacio público.

La protección de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida exige que ningún vehículo circule por las aceras y zonas estanciales destinadas a los peatones.

Por tanto, resulta necesario para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial, la integridad física de los peatones y muy especialmente la garantía de los derechos de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida, que las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP deban apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transiten en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento, en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.1.b) de la OMS.

A mayor abundamiento se recuerda que el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre prohíbe expresamente la circulación de toda clase de vehículos por las aceras y demás zonas peatonales.

En lo referente al argumento expuesto en la alegación sobre las motos, debe recordarse que la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.d) de la OMS solo permite el uso de la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, y que si no se obliga a desmontar de la moto es como consecuencia de elevado peso de las motos y la consecuente necesidad de avanzar por la acera con la única fuerza de las piernas desde el asiento de la moto, debiendo mantener la seguridad vial, la accesibilidad universal y la prioridad del tránsito peatonal:

> "Artículo 48.2.c) Proyecto normativo.
> El acceso de estos vehículos a la acera solo podrá llevarse a cabo para estacionar conforme a las reglas establecidas en el artículo 48.2, pudiendo únicamente emplear la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, debiendo acceder con la diligencia debida para respetar la seguridad vial, la accesibilidad y la prioridad de tránsito de los peatones".

La OMS no autoriza a las motos a circular por las aceras, de hecho lo prohíbe expresamente en el artículo 138.2 de la OMS en aplicación del artículo 121.5 del RGC, simplemente les permite emplear el motor para salvar el desnivel de la acera, permitiéndoles tan solo andar con el vehículo sin desmontar de la moto, porque esa posición les permite caminar con mayores condiciones de seguridad vial tanto para la persona que conduce la moto como para el resto de personas que transitan por la acera.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza pero sí de la MAIN para recoger la argumentación expuesta.**

5ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Asimismo se solicita que se añada al artículo 48.1 el siguiente párrafo: Las planificaciones urbanísticas de calles nuevas o de remodelaciones de calles tendrán en cuenta los aparcabicis como una parte más del equipamiento y proyectará su instalación al igual que se proyecta la de bancos o papeleras.

Contestación:

Se desestima porque no es objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible regular cuestiones de planificación urbanística. El objeto de la OMS se regula en su artículo 1.

Por otro lado se recuerda que la instalación de anclajes para el estacionamiento de bicicletas no precisa de una ordenanza municipal, sino que se trata de acciones administrativas de gestión de la movilidad sujetas a disponibilidad presupuestaria.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

6ª) Alegación: artículo 138.2 OMS.

Solicita que se suprima el apartado 2 del artículo 138 que prohíbe la circulación y el estacionamiento de motocicletas, ciclomotores, bicicletas y VMP en las calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón.

En un contexto de promoción de una movilidad sostenible, la movilidad ciclista no puede tener la misma restricción que la movilidad en moto. Las rutas directas, exentas de rodeo, y con una mínima pendiente son factores a tener en cuenta para trazar los itinerarios ciclistas. Dado el contexto urbano es muy posible que estos itinerarios coincidan con calles “peatonalizadas”. En ningún caso la solución debe pasar por la prohibición sino por una regulación compatible. La movilidad activa es compatible en sus diferentes modalidades. Tan solo es necesario seguir las pautas que establecen la práctica totalidad de los planes directores ciclistas, incluso el de Madrid, en cuanto a la solución a aplicar según el número de peatones por metro de sección y hora. Asimismo, la regulación puede ser variable según el tramo horario en cuestión. Es decir, una intensa afluencia de peatones, coincidentes con un evento puntual o un horario de especial afluencia comercial, podría hacer variar la permeabilidad ciclista y que ésta se desarrolle con el ciclista bajado de la bici.

Sobre el estacionamiento, debemos saber que el flujo peatonal no se produce en la totalidad de la acera, máxime cuando ésta no guarda la necesaria uniformidad y contiene zonas fuera del tránsito peatonal: entre alcorques, orejetas, etc. Estos puntos pueden ser aptos para un estacionamiento de bicicletas ya que la acera ofrece una protección con respecto al tráfico motorizado. Por otro lado, todos sabemos que NO son las bicicletas quienes causan problemas a los caminantes, sino las motos y muchos coches que invaden el espacio peatonal.

Contestación:

Se desestima la alegación referente a la prohibición de circulación de bicicletas por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque, como debe recordarse, la circulación de bicicletas, motos y VMP se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Se desestima la alegación referente a la prohibición de estacionamiento de bicicletas en las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque dicha prohibición constituye uno de los elementos esenciales de esa especial protección para el peatón objeto de declaración, sin la cual carecería de sentido dicha declaración.

La declaración de especial protección para el peatón de aceras, calles y zonas estanciales debe implicar la prohibición de estacionamiento de vehículos tanto por razones de seguridad vial como por razones de seguridad de las personas, al objeto de garantizar la seguridad vial, la seguridad de la integridad física de las personas, la accesibilidad universal del espacio público y la protección de patrimonio histórico y del patrimonio de las Administraciones Públicas en aquellas aceras, calles y zonas en las que por la especial intensidad del tránsito peatonal por su especial significación socio cultural y comercial, por su relevancia en los itinerarios peatonales o la habitualidad de la concentración elevada de ciudadanos, por la necesidad de garantizar la seguridad vial en los mismos, o por su valor histórico se declaren de especial protección para el peatón.

Se recuerda en este sentido que en la contestación de varias alegaciones formuladas durante la información pública, tomando en consideración razones de técnica normativa, se ha estimado dar una nueva redacción a la propuesta de artículo 48.1 de la OMS, que determina las condiciones en las que podrá estacionarse una bicicleta en la acera fuera de las reservas específicas para estos vehículos, y que expresamente condiciona la posibilidad de dicho estacionamiento a que no se trate de una acera declarada de especial protección para el peatón.

Dado que la redacción propuesta se refiere exclusivamente a la posibilidad de estacionar en las aceras, en las calles peatonales, zonas estanciales y espacio declarados de especial protección para el peatón está absolutamente prohibido el estacionamiento de motos y ciclomotores de

dos y tres ruedas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos y de los VMP.

Por todo lo anterior, se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza. Se modifica la MAIN** para incluir los argumentos expuestos en la contestación de esta alegación.

7ª) Alegación: artículo 167.2 OMS.

Solicita la supresión de artículo 167.2 que regula la obligación de que las personas menores de dieciocho años protejan su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

El casco obligatorio no es como el cinturón de seguridad obligatorio: los sistemas de retención salvan vidas y no desincentivan el uso del coche. Hay que basarse en la evidencia científica a la hora de tomar decisiones políticas y en España los colectivos ciclistas son unánimes, como lo son los países de nuestro entorno y los que tiene un gran uso de la bicicleta: si queremos calles y carreteras más seguras, debemos promover el uso de la bicicleta e invertir en infraestructura ciclista segura y de calidad.

La probabilidad de sufrir una colisión en bicicleta se reduce en aquellos lugares donde más se usa. De ahí que las mejores políticas para proteger al ciclista sean las que promueven el uso de la bicicleta. A esta evidencia científica se la conoce como “seguridad en números”: a más ciclistas, más seguridad. Es decir, la obligación del uso del casco reduce el número de bicicletas por las calles, reduciéndose así su seguridad ya que el resto de conductores de coches, motos, camiones, autobuses, etc. comprueban una menor presencia de ciclistas y por tanto disminuyen su atención ante ellas. Al mismo tiempo, quien no usa la bicicleta, en un porcentaje muy elevado vuelve al uso del coche incrementando el riesgo de atropello.

El que un ayuntamiento pueda variar una norma estatal, establece un mal precedente. En este sentido, un hipotético cambio en las condiciones del casco puede traer consecuencias nefastas para la bicicleta en el potencial uso metropolitano y el desarrollo de la intermodalidad, ya que cada municipio puede cambiar a través de su ordenanza de movilidad las circunstancias de uso del mismo.

Contestación:

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que “reglamentariamente se fijen excepciones” a lo previsto en dicho apartado”:

> ***Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.***
>
> *(…)*

El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.

Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado".

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

"Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.
(…)

Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.

Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

"Artículo 7 dela LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:
b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

*"**Artículo 39 de la LCREM.** Ordenación local del tráfico.*

1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como

dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el
de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

m) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
n) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

y) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

z) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

aa) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

bb) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y

proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deben legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial;

Por los motivos expuestos **se desestima** la alegación.

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública**, se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 del Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:

"**Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:**

2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 *in fine* de la LTSV y 39.1 de la LCREM."

Por último se recuerda que es obligación de los Poderes Públicos regular las condiciones que promuevan la seguridad vial en el uso de las vías y espacios públicos, que dicha obligación es más intensa en relación con las personas menores de edad y que la circulación en condiciones de seguridad mediante la exigencia del uso obligatorio de los 16 a los 18 años se considera un elemento esencial tanto para garantizar la integridad física de las personas menores de edad que se desplacen en bicicleta o en VMP como para su educación vial.

Al contrario de lo que plantea la alegación la mejora de la seguridad vial incrementará el uso de la bicicleta y podrá hacer que el incremento del número de ciclistas mejore a su vez las condiciones generales de seguridad vial de los ciclistas. Por tanto, la exigencia del uso del casco constituye una medida fundamental de seguridad vial y, por ende, una medida de fomento del uso de la bicicleta en la movilidad urbana.

Se modifica la MAIN para incluir la argumentación expresada en la contestación a esta alegación.

8ª) Alegación: artículo 167.6 OMS.

Solicita sustituir la propuesta de artículo 167.6 de la OMS del Proyecto inicial por la siguiente redacción: "6. En caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas pueden hacer uso de los mismos siempre que no haya un carril específico para ellas. Si se tratase de un carril bus, las bicicletas pueden hacer uso del carril reservado, sin perjuicio de poder emplear cualquier otro. La circulación de las bicicletas por el carril bus se realizará lo más próximo posible a la derecha siempre guardando la distancia de seguridad lateral con el bordillo o con los vehículos aparcados (efecto dooring), En la maniobra de adelantamiento, el autobús empleará el espacio de calzada necesario para asegurar la suficiente distancia de seguridad lateral con la bicicleta".

Contestación:

El Proyecto inicial mantiene íntegro el contenido normativo de la regulación del vigente artículo 167.6 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS), dado que tan solo ha modificado, por razones de técnica normativa, la expresión numérica en letras de la sección mínima de los carriles bus en los que las bicicletas pueden circular si la señalización lo autorizara.

Se desestima por los siguientes motivos:

1º) De conformidad con lo previsto en el artículo 143.2.1º) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS) de 5 de octubre de 2018, los carriles bus están exclusivamente reservados para la circulación y parada de los autobuses del transporte público colectivo urbano de viajeros regular de uso general (en delante, TPCURUG), quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

2º) La libre y generalizada circulación de bicicletas por los carriles reservados a los autobuses no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado. La promoción del uso de la bicicleta no puede llevarse a cabo trasladando la movilidad ciclista a los carriles reservados a los autobuses del TPCURUG.

3º) El vigente artículo 176.6 de la OMS, cuyo contenido normativo se mantiene por el Proyecto normativo inicial, limita la posibilidad de autorizar mediante señalización la circulación de bicicletas a aquellos carriles reservados para la circulación de autobuses cuya sección de calzada disponga de al menos cuatro metros y medio. Se trata de una disposición técnica dirigida a los servicios técnicos municipales competentes en materia de planificación de la movilidad, no a los ciclistas que solo podrán circular por carril bus si expresamente les autoriza la señalización instalada. Por tanto, las bicicletas solo podrán circular por aquellos carriles bus

cuya señalización así lo permita expresamente, carriles que deberán disponer de una sección de al menos 4,5 metros.

4º) En lo relativo a la circulación de ciclistas por aquellos carriles bus expresamente autorizados por la señalización, se considera necesario mantener la circulación lo más próxima a la izquierda de carril bus para evitar accidentes como consecuencia de la invasión de la calzada por peatones o la apertura de puertas de los coches estacionados, pudiendo así disponer las personas ciclistas de la seguridad que supone la línea continua delimitadora del carril bus que se situaría a su izquierda y la distancia respecto a los posibles vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la calzada.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

9ª) Alegación: artículo 167.9 OMS.

Solicita suprimir el artículo 167.9 que prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

No hay legislación nacional que prohíba la circulación por túneles y no hay datos de siniestralidad que lo acredite. Los túneles y los pasos inferiores y elevados pueden suponer grandes ventajas en los desplazamientos en bici ya que acortan la distancias y salvan desniveles que de otro modo serían disuasorios para la bicicleta. Prohibir el acceso de las bicicletas sin más, es un ataque directo a la movilidad ciclista y provoca un alejamiento de los distintos barrios de la ciudad.

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

> *"8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid".*

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

> *"9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación".*

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto

1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se excepciona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

> *"1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine".*

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

> *"Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección".*

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

> *"4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante".*

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

> *"3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.*
>
> *Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana".*

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello**, se estima la alegación**, **se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

> *"Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.*
>
> *Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:*
>
> *m) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*
> *n) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones".*

10ª) Alegación: artículo 169.1 OMS.

Solicita que se añada el siguiente párrafo al artículo 169.1 de la OMS: Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos.

La naturaleza no motorizada de la bicicleta obliga a que debamos asegurar trayectos eficientes y eficaces. El uso bidireccional de las calles para la bici, al margen del sentido que puedan tener coches o motos, es un requisito para una buena promoción de la bicicleta.

Contestación:

La promoción del uso de la bicicleta no puede hacerse mediante la autorización de la circulación a contrasentido que genera riesgos de seguridad vial tanto para la propia persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía pública.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación. La circulación a contrasentido en las calles 20 y 30 supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalizado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización.

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de vehículos especialmente ligeros y manejables, pero decaen ante la evidencia del riesgo de seguridad vial que supone la circulación en sentido contrario al de la marcha, que introduce un factor de riesgo relevante de seguridad vial tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas, que pueden ser especialmente graves en caso de calles 20 de plataforma única

conforme a lo previsto en el artículo 50.1.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Por idénticos motivos de seguridad vial se considera inadecuada la autorización de la circulación a contrasentido de bicicletas en las calles 30.

No puede admitirse la circulación de bicicletas a contrasentido para satisfacer la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

11ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita añadir al artículo 171 un nuevo apartado 4 con la siguiente redacción: "4. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto. En particular, en aquellos cruces semaforizados en los que exista paso de peatones, los ciclistas respetarán en todo momento la prioridad peatonal".

Es práctica habitual en todas las ciudades con un mayor desarrollo ciclista, una ordenación de los cruces particular para las bicicletas. No olvidemos que en origen los semáforos fueron creados pensando en el tráfico de coches y no en el tránsito peatonal o ciclista. Poder hacer un giro o proseguir recto, otorga al ciclista una ventaja al respecto del tráfico de motor reforzando su visibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en el trayecto. Además, el uso de una señal para autorizar este movimiento en lugar de añadir un foco más al semáforo, permite conseguir el mismo objetivo, pero de forma más rápida y barata. Es desolador comprobar cómo se reduce la funcionalidad ciclista con respecto a la ordenanza de 2018, cuando debería ser al contrario.

Contestación:

El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que

supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda -vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas crean que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

12ª) Alegación: artículo 171.3 OMS.

Solicita añadir al artículo 171.3 de la OMS, que regula la posibilidad de las bicicletas de hacer uso de las líneas de detención adelantada señalizada horizontalmente en los cruces semafóricos, el siguiente párrafo: "Para asegurar la máxima visibilidad y en caso de no existir adelantabicis, las bicicletas podrán rebasar la línea de detención semafórica y situarse por delante del paso de peatones. Esta maniobra se realizará extremando las precauciones y siempre contando con que la prioridad es del peatón".

No todos los semáforos disponen de adelantabicis por lo que el grado de visibilidad del ciclista varía uno de otros. Para asegurar la visibilidad en todos es preciso que el ciclista pueda adoptar una posición que asegure su visibilidad frente al resto del tráfico.

Contestación:

Se desestima por razones de seguridad vial. La bicicleta es un vehículo y como tal no debe atravesar el paso de peatones para situarse en una posición adelantada al otro lado de paso de cebra respecto a los vehículos porque:

u) la ordenación del tráfico regulada por el semáforo vincula a todos los vehículos que circulan por el carril semaforizado, tanto a los automóviles como a las bicicletas, motos, VMP y el resto de vehículos;

v) supondría atravesar y traspasar la línea de detención semafórica;

w) supondría un riesgo para la seguridad vial de las personas que atraviesan peatonalmente el paso de peatones;

x) podría suponer un riesgo para las personas ciclistas que llevaran a cabo tal movimiento, porque podrían verse sorprendidos por un vehículo que circula correctamente en el sentido de su marcha, autorizado por un semáforo en vede situado en una posición perpendicular a la del semáforo en rojo que la bicicleta ha sobrepasado;

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

13ª) Alegación: artículo 172.2 OMS.

Solicita suprimir el artículo 172.2.a) de la OMS, que establece la obligación del uso de casco homologado o certificado por la persona que conduce el vehículo durante su conducción que se lleve a cabo para el desarrollo de una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas.

El uso del caso debe ser recomendado y no obligatorio. En el caso de ciclistas profesionales que desarrollan una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas, parece más razonable asimilarlo a la excepción que establece el propio Reglamento General de Circulación (Art. 118) sobre el uso del casco de los ciclistas profesionales ya sea durante los entrenamientos o en competición. En estos casos se regirán por sus propias normas.

Contestación:

El artículo 172.2 de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo, se aprobaría en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

k) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
l) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

u) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

   La exigencia del casco de hecho debe constituir una condición de seguridad en el trabajo que debe asegurar el empleador para garantizar su salud y seguridad laboral.

v) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública y a la razón imperiosa de interés general de protección de los derechos de los trabajadores, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica de transporte urbano de mercancías (DUM) y actividades turísticas respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y

provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial y están expuestos a una mayor probabilidad de sufrir un accidentes. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

w) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

x) **Proporcionalidad:** el supuesto de exigencia del uso del casco de artículo 172.2 de la OMS se limita exclusivamente a las personas que hacen un uso intensivo de las vías públicas municipales para llevar a cabo una actividad económica de transporte de mercancías urbanas o al transporte de personas distintas de la persona que la conduce por estar más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial.

La circulación de los ciclistas que llevan a cabo distribución de mercancía que llevan a cabo una intensa circulación en situaciones de un intenso y cambiante tráfico urbano no pude equipararse a la circulación por vías interurbanas de los ciclistas federados que entrenan y compiten profesionalmente en carreras de velocidad o resistencia regulada en el artículo 118 del RGC.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

14ª) Alegación: artículo 236.2.k) OMS.

Solicita sustituir la redacción de artículo 236.k) por la siguiente: “k) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP estacionados en la acera impidan o dificulten la realización por los servicios municipales de las tareas de mantenimiento o reparación de tales elementos, siempre que no puedan moverse de un lugar a otro donde no molesten”. Para conservar el criterio de proximidad en el estacionamiento de bicicletas, es preciso complementar los aparcabicis como la posibilidad de amarre en el mobiliario urbano. Solo cuando una bicicleta impida labores de mantenimiento y reparación o dificulte gravemente el tránsito peatonal, podrá ser retirada (por su seguridad ya que habría que cortar el dispositivo que la amarra) siempre que sea imposible desplazarla a otro lugar conservando el amarre. Las bicicletas con sistema de autobloqueo sencillamente se desplazarán a otro lugar que no moleste

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.k) de la OMS, en lugar de al artículo 236.k), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.k) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada e vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: *"Siempre que…., cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público"*.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.k) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

15ª) Alegación: artículo 236.2.l) OMS.

Solicita añadir al artículo 236.l el siguiente contenido: "siempre que no pueda desplazarse a otro lugar conservando el amarre. En caso de ser una bicicleta con sistema de autobloqueo, bastará desplazarla hasta otro lugar".

El bajo peso de las bicicletas permite ser desplazadas a otro lugar que no moleste. Es un despropósito retirar las bicicletas y llevarlas a un depósito cuando la solución es mucho más sencilla, a no ser que haya una intención de acoso hacia la movilidad ciclista.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.l) de la OMS, en lugar de al artículo 236.l, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.l) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada de vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones…".

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.l) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

16ª) Alegación: artículo 237.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 237.1 de la OMS una nueva letra r) con el siguiente tenor literal: "r) Cuando impida o dificulte el acceso de las bicicletas a una instalación de aparcabicis".

Es obvio tener que asegurar el acceso a los aparcabicicletas si queremos asegurar cierta calidad en la movilidad ciclista.

Contestación:

El artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) habilita la retirada y depósito del vehículo: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público".

Por su parte el artículo 105.1.h) de la LTSV habilita legalmente la retirada de vehículos *"h) cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación"*.

El estacionamiento de vehículos que impidan estacionar o sacar bicicletas y VMP de los anclajes instalados en las reservas municipales causa una grave perturbación a los vehículos que no pueden estacionar ni ser extraídos de los anclajes para su circulación en términos del artículo 105.1.a) de la LTSV, obstaculizando y dificultando asimismo la circulación en términos del artículo 105.1.h) de la LTSV.

Al objeto de garantizar el acceso efectivo de las bicicletas y VMP a las horquillas aparcabicicletas municipales situados en el espacio público municipal, es decir, de garantizar la eficacia de las reservas de estacionamiento, **se estima la alegación** y se procede, en aplicación de los apartados a) y h) del artículo 105.1 del del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, a introducir un nuevo apartado "r)" en el artículo 237.1 de la OMS, que quedaría redactado en los siguientes términos":

"Artículo 237.1.

r) Cuando un vehículo obstaculice o impida el acceso o la salida de bicicletas y VMP a los anclajes municipales específicamente reservados para el estacionamiento de estos vehículos".

Asimismo se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) para recoger dicho cambio y su fundamentación jurídica.

17ª) Alegación: artículo 237.2 apartados b) y c) de la OMS.

Solicita suprimir los apartados b) y c) de artículo 237.2 de la OMS.

Es un exceso hablar de daños o deterioro al patrimonio público el que haya alguna bici amarrada al mobiliario urbano e incluso a un árbol. Los actuales sistemas de amarre suelen están recubiertos de una funda que protege el objeto en el que se amarra. Además, la ligereza y mínimo volumen de una bicicleta o monopatín, en comparación a una moto, hace que sea muy difícil producir ningún daño.

Contestación:

Los apartados b) y c) de artículo 237.2 concretan supuestos de retirada de vehículo de la vía pública cuando sean ancladas a elementos vivos y/o a mobiliario y bienes de titularidad pública, pero que impliquen su deterioro. La finalidad de dichos apartados es concretar el supuesto de artículo 105.1.a) del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: "Siempre que deteriore algún patrimonio público", en lo relativo a la protección de patrimonio municipal verde (arbolado u otros elementos vegetales) y de mobiliario urbano o de cualquier otra titularidad pública que pueda implicar el deterioro del patrimonio público".

No es posible admitir que el estacionamiento de bicicleta se produzca en cualquier parte y, además, con un potencial daño para el patrimonio público, ya sea arbolado o ya sea mobiliario.

El artículo 237.2, incluyendo los apartados a) y b), se fundamenta en el artículo 105.1.a) de la LTSV y en el deber de defensa, protección y conservación de patrimonio de las Administraciones Públicas regulado en la legislación patrimonial de las Administraciones Públicas, por lo que su supresión planteada por la alegación resultaría contraria a Derecho.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 237.2) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

18ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona de prioridad peatonal".

Solicita añadir a la definición de "Zona de prioridad peatonal", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "las bicicletas podrán circular por ellas en los dos sentidos, conservando en todo caso la prioridad peatonal".

El propio PDMCM se refiere a las calles de prioridad peatonal ("Calle residencial" / S-28 o ZONA30)) aptas para autorizar la circulación de bicis y "a contracorriente".

Contestación: Se desestima porque por motivos de seguridad vial, previamente expuestos, el Proyecto normativo suprime la posibilidad de circulación de bicicletas en zonas 30. La definición de la zona de prioridad peatonal no puede contravenir la regulación de la circulación de bicicletas contenida en los artículos 167 a 170 de la OMS.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

19ª) Alegación: artículo 168.1 OMS.

Solicita suprimir el artículo 168.1, que establece que la prohibición general de circulación de bicicletas por las aceras, calles y zonas peatonales, y que obliga al ciclista que precise acceder a éstas y a cruces de peatones señalizados, a que desmonte de la bicicleta y transitando con ella en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como peatón.

Contestación:

El artículo 168.1 de la OMS se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación. La circulación de bicicletas, motos y VMP por aceras y zonas peatonales se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Por tanto la persona ciclista que desee circular con su bicicleta deberá desmontarse de la bicicleta y transitar peatonalmente con la bicicleta a su lado hasta el lugar en que desee volver a incorporarse al tráfico rodado una vez se incorpore a la calzada, momento a partir del cual podrá circular sobre la bicicleta.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

20ª) Alegación: artículo 168.2 OMS.

Solicita suprimir el apartado 2 de artículo 168 de la OMS y sustituirlo por el siguiente contenido: "Las personas menores de 14 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales solos o acompañados de un adulto también en bici. Circularán respetando la prioridad de los peatones, ajustando su velocidad a los mismos y

mantendrán una separación mínima de un metro. En caso de alta densidad, desmontarán de la bicicleta y transitarán a pie por la acera con el vehículo a su lado".

En una ciudad sin apenas carriles bici protegidos y en un contexto (teórico) de promoción de la movilidad sostenible (en bici), parece razonable que como medida provisional y para promover el uso de la bici entre los más pequeños, estos puedan usar la acera, bien acompañados de un adulto también en bici o de forma autónoma. Pensemos en el camino escolar diario. Tal y como estaba redactado el artículo, no tiene mucho sentido hacer que el adulto en bici supervise al menor desde la calzada ya que, tanto la velocidad a la que iría como la atención al menor, podría suponer un factor de riesgo innecesario. Además, en calzadas de un único sentido, directamente sería imposible si el sentido del menor por la acera fuera contrario al de la calzada.

Contestación:

La regulación de artículo 168.1 de la OMS permite el desarrollo y fomento de uso de la bici por menores de 12 años, debiendo los padres u otros adultos que, en su caso, les acompañen transitar peatonalmente en aplicación del citado artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación.

Por razones de seguridad vial en las aceras, al objeto de proteger a las personas que transitan peatonalmente por las aceras y zonas destinadas a los peatones, se considera oportuna la edad de 12 años.

21ª) Alegación: artículo 20.2 OMS.

Solicita añadir al artículo 20.2 de la OMS un nuevo apartado i) con el siguiente contenido: "i) Los ciclos y bicicletas". La circulación de bicicletas según las condiciones de convivencia con los peatones asegura precisamente el objetivo del artículo: *"la reducción del nivel sonoro y de emisiones contaminantes, fomento de los modos sostenibles de movilidad o promoción económica"* Difícilmente se promueven los modos sostenibles de movilidad si se prohíben las bicicletas.

Es importante diferenciar entre aceras y zonas peatonales (peatonalizaciones o áreas de prioridad peatonal) o Zonas Peatonales Autorizadas como hemos propuesto en anteriores alegaciones. Estas últimas pueden formar parte de un itinerario ciclista con características propicias de planeidad (orográficamente favorable), trazado directo (no rodeos), etc. (Art. 170.4 de la ordenanza en vigor) Evidentemente en las zonas peatonales se imponen condiciones claras de prioridad y seguridad peatonal tal y como hemos apuntado anteriormente. (alegación 13 y 26)

La permeabilidad ciclista en las calles es clave para un correcto desarrollo ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

k) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
l) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 44

MARÍA BARROSO GUERRERO

Contestación a las alegaciones formuladas por ASOCIACIÓN MADRID CICLISTA, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 24 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210710649 por el que María Barroso Guerrero, formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: artículo 17 Velocidad

Solicita incluir en el artículo 17 de la OMS una modificación para garantizar en toda la ciudad la velocidad de 30 km/h, con el fin de que los vehículos motorizados extremen la prudencia en cualquier carril y no únicamente en los multimodales.

Contestación:

Tal y como establece el articula, los límites máximos de velocidad, con carácter general, será el establecido en el Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC).

Además, el punto segundo, y salvo regulación específica, u ordenación de un determinado límite de velocidad en la vía o tramo de la misma mediante señalización instalada al efecto, el límite máximo de velocidad se detalla para caso concreto.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: artículo 48. Propone dos modificaciones.

Se solicita que en el primer párrafo del artículo 48.1 de la OMS se suprima el término "exclusivamente".

A la vista de la alegación se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que "con carácter excepcional" pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

Por ello, **se estima parcialmente** en la medida en que no se suprime el término "con carácter excepcional", pero sí se determinan las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

> "**Artículo 48.** *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*
>
> 1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:
>
> a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.
>
> b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.
>
> Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón

cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:

uu) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.

vv) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.

ww) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC".

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

Respecto al apartado 1.b) de la OMS.

Se solicita sustituir la redacción de artículo 48.1.b)

Contestación:

Se estima parcialmente:

a) **Se estima parcialmente** la alegación relativa a autorización de estacionamiento en aceras cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros y se cumplan las condiciones establecidas en la nueva redacción dada al artículo 48.1 de la OMS en los términos estimados en la contestación a la alegación anterior.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza pero sí de la MAIN para recoger la argumentación expuesta.**

4ª) Alegación: artículo 85. Aparcamientos de Bicicletas, bicicletas de pedales y otros ciclos y VMP

Solicita excluir del aparcamiento de las zonas reservadas a aquellos vehículos citados en el articulado que estén ligados a actividades económicas

Contestación:

Ya se establece una reducción del porcentaje de plazas que este tipo de vehículos con actividad económica podrán utilizar, y que establece en el 50%, ya que el propio artículo expone que los vehículos de este tipo que estén ligados al ejercicio de una actividad de explotación económica, incluidas la actividad de arrendamiento sin conductor de corta

duración y sin base fija y la actividad de reparto de comida y bienes, podrán estacionar en las reservas municipales siempre que no ocupen más del cincuenta por ciento de las plazas existentes en cada concreta reserva de estacionamiento, computando a tal efecto el número total de los distintos tipos de vehículos de todas las actividades económicas estacionados en dicha reserva.

El reducirlo al 100% de los casos, ocasionaría una problemática de espacio físico donde poder ubicar este tipo de vehículos, y de ahí que el porcentaje establecido se considere suficiente para la convivencia de estos vehículos con los de carácter privativo de uso personal sin actividad económica.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación: artículo 87 de la OMS.

Solicita que el establecimiento de las reservas se hagan en función de la población existente, presencia de puntos de destino y accesos de transporte público, y no previo análisis de las circunstancias particulares de cada zona.

Contestación:

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

1º) El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público.

2º) La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al estacionamiento de otros vehículos.

3º) El Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

6ª) Alegación: artículo 166. Bicicleta.

Solicita que como normal general que la bicicleta se someta a las reglas generales, y plenas obligaciones de la red viaria. En todo lo no previsto en este capítulo resultará de aplicación la regulación general aplicable al resto de vehículos.

Contestación:

La actual Ordenanza de Movilidad Sostenible dar un carácter prioritario a este tipo de vehículos, sin duda sostenible, regalándolo para satisfacer su mayor uso.

Obviamente en su regulación ya se considera que es sujeto de pleno derecho y de las obligaciones establecidas en su articulado.

Por tanto no se considera necesario realizar una modificación en el texto en dicho sentido, por lo que ssta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

7ª) Alegación: artículo 167.2 OMS.

Respecto al apartado 167.2, solicita la supresión de artículo 167.2 que regula la obligación de que las personas menores de dieciocho años protejan su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública**, se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 del Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:

> "**Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:**
>
> 2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 *in fine* de la LTSV y 39.1 de la LCREM."

Por último se recuerda que es obligación de los Poderes Públicos regular las condiciones que promuevan la seguridad vial en el uso de las vías y espacios públicos, que dicha obligación es más intensa en relación con las personas menores de edad y que la circulación en condiciones de seguridad mediante la exigencia del uso obligatorio de los 16 a los 18 años se considera un elemento esencial tanto para garantizar la integridad física de las personas menores de edad que se desplacen en bicicleta o en VMP como para su educación vial.

Al contrario de lo que plantea la alegación la mejora de la seguridad vial incrementará el uso de la bicicleta y podrá hacer que el incremento del número de ciclistas mejore a su vez las condiciones generales de seguridad vial de los ciclistas. Por tanto, la exigencia del uso del casco constituye una medida fundamental de seguridad vial y, por ende, una medida de fomento del uso de la bicicleta en la movilidad urbana.

Se modifica la MAIN para incluir la argumentación expresada en la contestación a esta alegación.

Respecto al artículo 167.3 OMS.

Solicita el mantenimiento de esto artículo y su refuerzo.

Contestación:

La actual redacción propuesta en la OMS se mantendrá, ya que se considera que la redacción actual es la más apropiada, por cuanto la circulación en la posición central es la que mayor seguridad ofrece a las personas que circulan en bicicletas, motocicletas y VMP, porque obliga a los vehículos que quieran adelantarles a hacerlo a través del carril contiguo, sin invadir el carril por el que circula la bicicleta, y porque permite una mayor maniobrabilidad en caso de que un vehículo estacionado en la acera abriera una puerta o se produjera el acceso a la calzada de un peatón.

Por último se señala que el artículo 167.3 permite lógicamente al ciclista adaptar su circulación dentro de carril para adaptarse a las condiciones de circulación y de la vía, por ejemplo para esquivar una rugosidad del firme o abrir su posición para llevar a cabo un giro.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

Respecto al artículo 167.4 OMS.

Respecto al 167.4 se solicita suprimir la mención a que no es obligatoria la circulación ciclista por los carriles específicos, salvo señalización expresa que así lo indique, que circulen por el carril más a la derecha.

Contestación:

El propio articulado da libertad de movimientos al ciclista para circular por los carriles que considere más adecuados o seguros. Sin embargo, en determinadas vías, y por motivos de seguridad o de otra índole, y de forma excepcional, se establecerá el uso obligatorio de un determinado carril.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

Respecto al artículo 167.5 OMS.

Respecto al 167.5 se solicita suprimir la mención a que no es obligatoria la circulación ciclista por los carriles específicos, salvo señalización expresa que así lo indique, que circulen por el carril más a la derecha.

Contestación:

Nos remitimos al argumentario de la anterior alegación. Es decir, el propio articulado da libertad de movimientos al ciclista para circular por los carriles que considere más adecuados o seguros. Sin embargo, en determinadas vías, y por motivos de seguridad o de otra índole, y de forma excepcional, se establecerá el uso obligatorio de un determinado carril.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN**

Respecto al artículo 167.6 OMS.

Respecto del artículo 167.6 de la OMS del Proyecto inicial propone conservar la prohibición actual del uso del carril Bus por bicicletas.

Contestación:

1º) De conformidad con lo previsto en el artículo 143.2.1º) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS) de 5 de octubre de 2018, los carriles bus están exclusivamente reservados para la circulación y parada de los autobuses del transporte público colectivo urbano de viajeros regular de uso general (en delante, TPCURUG), quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

2º) La libre y generalizada circulación de bicicletas por los carriles reservados a los autobuses no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado. La promoción del uso de la bicicleta no puede llevarse a cabo trasladando la movilidad ciclista a los carriles reservados a los autobuses del TPCURUG.

3º) El vigente artículo 176.6 de la OMS, cuyo contenido normativo se mantiene por el Proyecto normativo inicial, limita la posibilidad de autorizar mediante señalización la circulación de bicicletas a aquellos carriles reservados para la circulación de autobuses cuya sección de calzada disponga de al menos cuatro metros y medio. Se trata de una disposición técnica dirigida a los servicios técnicos municipales competentes en materia de planificación de la movilidad, no a los ciclistas que solo podrán circular por carril bus si expresamente les autoriza la señalización instalada. Por tanto, las bicicletas solo podrán circular por aquellos carriles bus cuya señalización así lo permita expresamente, carriles que deberán disponer de una sección de al menos 4,5 metros.

4º) En lo relativo a la circulación de ciclistas por aquellos carriles bus expresamente autorizados por la señalización, se considera necesario mantener la circulación lo más próxima a la izquierda de carril bus para evitar accidentes como consecuencia de la invasión de la calzada por peatones o la apertura de puertas de los coches estacionados, pudiendo así disponer las personas ciclistas de la seguridad que supone la línea continua delimitadora del carril bus que se situaría a su izquierda y la distancia respecto a los posibles vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la calzada.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

Respecto al artículo 167.8 OMS.

Respecto al apartado 167.8 solicita suprimir el mismo por innecesario, pues entienden que regularlo como una excepción hace que parezca que tendrán un comportamiento diferente.

Contestación:

Efectivamente el punto 8 regula la circulación de las bicicletas en las rotondas. Se expone que sería inncesario por cuanto no sólo en las rotondas se debe reducir la velocidad ante un cliclista, si no en el conjunto de las vías.

Sin embargo, el artículo regula en su conjunto, en sus 9 apartados, cada supuesto posible en el que se pudiera encontrar la circulación de la bicicleta, y por motivos de seguridad se considera imprescindible su mantenimiento.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

Respecto al artículo 167.9 OMS.

Respecto al apartado 167.9 solicita se suprima que se prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, y que se cambie por "se podrá restringir".

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

> *"8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid".*

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

> *"9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación".*

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se excepciona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación

porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

> *"1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine".*

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

> *"Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección".*

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

> *"4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante".*

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

> *"3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.*
>
> *Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana".*

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello**, se estima la alegación**, **se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

> *"Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.*
>
> *Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:*
>
> *o) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*
> *p) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones".*

8ª) Alegación: artículo 169 OMS.

Como son varios los apartados que se solicita su modificación, se contesta a cada uno de ellos.

Solicita que las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos.

Contestación:

La promoción del uso de la bicicleta no puede hacerse mediante la autorización de la circulación a contrasentido que genera riesgos de seguridad vial tanto para la propia persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía pública.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación. La circulación a contrasentido en las calles 20 y 30 supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalizado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización.

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de vehículos especialmente ligeros y manejables, pero decaen ante la evidencia del riesgo de seguridad vial que supone la circulación en sentido contrario al de la marcha, que introduce un factor de riesgo relevante de seguridad vial tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas, que pueden ser especialmente graves en caso de calles 20 de plataforma única

conforme a lo previsto en el artículo 50.1.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Por idénticos motivos de seguridad vial se considera inadecuada la autorización de la circulación a contrasentido de bicicletas en las calles 30.

No puede admitirse la circulación de bicicletas a contrasentido para satisfacer la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

Respecto al 169.5 se solicita suprimir el artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, que prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos.

Contestación:

La redacción del artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo aplica en el ámbito de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid la prohibición de circulación de bicicletas por autopistas y autovías regulada en el artículo 20.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) y en el artículo 38.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

De la misma manera que no puede circular por la M-30, porque tiene la configuración de autovía, tampoco pueden circular por sus accesos porque se trata de vías unidireccionales que confluyen en la autovía, de forma que un vehículo que accediera a dicha vía de acceso tendría que quedarse en el arcén de la vía hasta que fuera retirada por una grúa, lo que supondría un riesgo de seguridad vial tanto para la persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía y que podría ocasionar problemas circulatorios.

Si la persona ciclista circulara en contra del sentido de circulación de carril de acceso a la M-30 cometería una infracción muy grave por circular en contra sentido y por generar un grave riesgo de seguridad vial resto de personas usuarias de la vía.

Debe precisarse que la redacción del artículo 169.5 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo no impediría circular a las bicicletas por las vías laterales de la Avenida de la Ilustración en mayores condiciones de seguridad vial que en la parte central de la vía que tiene un límite de velocidad superior ni impediría los movimientos circulatorios perpendiculares mediante los oportunos giros semaforizados hacia las vías urbanas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza. Se modifica la MAIN para recoger parte de la argumentación expuesta en la contestación a esta alegación.**

9ª) Alegación: artículo 170. OMS.

Solicita la supresión de los apartados 1 del citado artículo, del punto 6 y modificaciones en otros ellos.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 170 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

e) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
f) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

10ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita añadir al artículo 171 un nuevo apartado 4 con la siguiente redacción: "4. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto.

Contestación:

El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda -vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas crean que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 45

Dª [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº [redacted]**, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 24 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210710672 por el que Dº [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación, se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª y 2ª) Alegaciones (Artículo 8)

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio

ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

i) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

j) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *ccc) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *ddd) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *eee) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

fff) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ggg) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

hhh) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

iii) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

jjj) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

kkk) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

gg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo anteriormente expuesto, esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN**

3ª) Alegación (Artículo 10)

Contestación:

Sin ánimo de ser reiterativos, y por los argumentos anteriormente expuestos, se desestima la alegación porque su aceptación supondría alterar el espíritu y la finalidad del Proyecto de Ordenanza.

Por tanto, esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

4ª) Alegación (Artículo 12)

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

k) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la

prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

l) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el*

cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

lll) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

mmm) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

nnn) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ooo) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ppp) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

qqq) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

rrr) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

sss) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ttt) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *kk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *ll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *mm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *nn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*
>
> ***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

5º y 6ª) Alegaciones (Artículo 20)

Contestación:

Sin ánimo de ser reiterativos, y basándonos en las argumentaciones jurídicas anteriormente expuestas, se desestiman estas alegaciones porque su aceptación supondría contravenir el espíritu del Proyecto de Ordenanza.

Por tanto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial

7ª) Alegación (artículo 22)

Contestación:

No se considera necesario incluir una mención expresa al fomento del uso de la bicicleta entre los objetivos de la ZBEDEP, por entenderse lógicamente incluida la promoción del uso de este medio de transporte entre los objetivos definidos por los apartados g) y h) del artículo 22.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo:

"g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes".

Las bicicletas son, sin duda, vehículos de los menos contaminantes, pero dentro de dicha categoría no es lo mismo el impacto medioambiental de una bicicleta que el de una bicicleta de pedales con pedaleo asistido como consecuencia del empleo de un motor eléctrico y una batería. Por ello se considera conveniente definir el objetivo en términos más generales y omnicomprensivos sin entrar a establecer órdenes de prelación de los vehículos menos contaminantes en función de su menor impacto ambiental.

Además, en el proyecto de Ordenanza, se desestima limitar la velocidad a un máximo de 30 Km/h en todas las vías de la ZBEDEP por estar limitada la velocidad genérica en zona urbana por el Reglamento General de Circulación con límites de 20 km/h en calles de plataforma única, 30 Km/h en calles de un carril por sentido y a 50 Km/h en calles con más de un carril por sentido.

En una ZBEDEP coexisten vías de distinta configuración y con distinto límite máximo de velocidad conforme a lo previsto tanto en el artículo 50 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, como del artículo 17 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Por tanto**, se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

8ª) Alegación (artículo 23)

Contestación:

La promoción del uso de la bicicleta no puede hacerse mediante la autorización de la circulación a contrasentido que genera riesgos de seguridad vial tanto para la propia persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía pública.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación. La circulación a contrasentido en las calles 20 y 30 supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalizado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización.

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de vehículos especialmente ligeros y manejables, pero decaen ante la evidencia del riesgo de seguridad vial que supone la circulación en sentido contrario al de la marcha, que introduce un factor de riesgo relevante de seguridad vial tanto para las personas que conducen sus

vehículos en el sentido propio de la marcha, de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas, que pueden ser especialmente graves en caso de calles 20 de plataforma única conforme a lo previsto en el artículo 50.1.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Por idénticos motivos de seguridad vial se considera inadecuada la autorización de la circulación a contrasentido de bicicletas en las calles 30.

No puede admitirse la circulación de bicicletas a contrasentido para satisfacer la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

9ª) Alegación (artículo 36)

Contestación:

Sin ánimo de ser reiterativos, y basándonos en las argumentaciones jurídicas anteriormente expuestas, se desestiman estas alegaciones porque su aceptación supondría contravenir el espíritu del Proyecto de Ordenanza.

Por tanto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial

10 ª) Alegación (artículo 38)

Contestación:

Sin ánimo de ser reiterativos, y por los argumentos anteriormente expuestos, dado que es necesaria la cohabitación entre todos los modos de transporte, se desestima la alegación porque su aceptación supondría alterar el espíritu y la finalidad del Proyecto de Ordenanza.

Por tanto, esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

11ª) Alegación: artículo 41

Contestación:

Sin ánimo de ser reiterativos, y por los argumentos anteriormente expuestos, dado que es necesaria la cohabitación entre todos los modos de transporte, se desestima la alegación porque su aceptación supondría alterar el espíritu y la finalidad del Proyecto de Ordenanza.

Por tanto, esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

12ª) Alegación (Artículo 47)

Contestación:

La regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regula dónde y bajo qué condiciones pueden estacionar dichos vehículos.

Sin perjuicio de ello, en tanto que vehículos, las bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP están sujetos a las prohibiciones generales de parada y estacionamiento del resto de vehículos reguladas en el artículo 47 de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Resultan de aplicación a las bicicletas los supuestos regulados en las letras:

> a) en todos aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente si la señalización existente prohíbe el estacionamiento de bicicletas;
>
> b) para dar cumplimiento a la obligación legal de rotación en el estacionamiento; c) en las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales, embajadas, personas de movilidad reducida y otros usos;
>
> d) en las paradas de autobús sin acera adelantada, para permitir el acceso universal al transporte público colectivo regular de viajeros;
>
> e) por motivos de seguridad, en la zona de seguridad fijada para las dependencias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y frente a las salidas de vehículos de emergencia, debidamente señalizadas;
>
> f) delante de los vados correctamente señalizados, entendiendo por tales tanto los destinados a la entrada y salida de vehículos a través de itinerarios peatonales como los destinados a la supresión de barreras arquitectónicas en los itinerarios peatonales;
>
> g) en los lugares reservados exclusivamente para parada de vehículos; i) en batería, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas sin señal que habilite tal posibilidad de estacionar en batería;

j) en línea, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas cuando el estacionamiento deba efectuarse en batería conforme a la señalización existente;

k) en el arcén, por razones de seguridad vial;

l) en los lugares que vayan a ser ocupados temporalmente para otros usos o actividades, en cuyo caso se deberá señalizar adecuadamente al menos con cuarenta y ocho horas de antelación;

m) el estacionamiento en vía pública para su venta; o) por motivos de seguridad si se prohibiera su estacionamiento con base en el artículo 25 de la OMS.

No resulta de aplicación a las bicicletas los siguientes supuestos que no precisan de exclusión normativa porque su objeto se refiere exclusivamente a determinados tipos de vehículos entre los que no se encuentran las bicicletas, o porque dicha regulación no se aplica a las bicicletas por estar expresamente excepcionadas por otro precepto de la OMS:

h) El apartado h) que se refiere al SER al establecer "h) La prohibición de estacionar en *los lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria sin disponer de la autorización de estacionamiento correspondiente, o superando el tiempo máximo de estacionamiento autorizado en función de la tasa de estacionamiento abonada"*, pero que no resulta de aplicación a las bicicletas porque el artículo 51.1 de la OMS excluye expresamente a los vehículos de dos y tres ruedas de la regulación del estacionamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) por lo que no afecta a las bicicletas.

ll) El apartado ll) que se refiere expresamente a los remolques o semiremolques, por lo que no afecta a las bicicletas.

ñ) El apartado ñ) se refiere a vehículos automóviles CERO emisiones, por lo que no afecta a las bicicletas.

Por todo lo anteriormente expuestos **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza.

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (**MAIN**) para recoger parte de la argumentación expuesta.

13ª) Alegación (Articulo 53)

Sin ánimo de ser reiterativos, y por los argumentos anteriormente expuestos en alegación anterior, dado que es necesaria la cohabitación entre todos los modos de transporte, se desestima la alegación porque su aceptación supondría alterar el espíritu y la finalidad del Proyecto de Ordenanza.

Por tanto, esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

14ª) Alegación: (artículo 55 sobre 167)

Contestación:

Se desestima porque se considera más adecuada técnicamente la expresión "deberán cumplir las normas de circulación" que la expresión "seguirán las normas de circulación" propuesta por la alegación. Asimismo, se considera innecesario hacer referencia a la garantía de su propia seguridad por encontrarse incluida en las obligaciones generales de circulación recogidas en la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, por lo que resulta innecesaria su inclusión.

En este sentido se recuerda que el primer párrafo del artículo 10.2 del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) establece que:

> *"Artículo 10 de la LTSV. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.*
>
> *2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía".*

Por tanto, esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

17, 18ª y 19ª) Alegaciones: artículo 167.2 OMS.

Contestación:

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que "reglamentariamente se fijen excepciones" a lo previsto en dicho apartado":

> ***Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.***
>
> *(…)*
>
> *El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.*
>
> *Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado".*

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

> ***"Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.***
> *(…)*
>
> *Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.*
>
> *Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

> ***"Artículo 7 dela LTSV. Competencias de los municipios.***
>
> *Corresponde a los municipios:*
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

> *"**Artículo 39 de la LCREM.** Ordenación local del tráfico.*
>
> *1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el*
> *de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".*

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

o) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
p) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

cc) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

dd) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

ee) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

ff) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deben legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de

seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial;

Por lo Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública**, se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 del Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:

"**Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:**

2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 *in fine* de la LTSV y 39.1 de la LCREM."

Por último se recuerda que es obligación de los Poderes Públicos regular las condiciones que promuevan la seguridad vial en el uso de las vías y espacios públicos, que dicha obligación es más intensa en relación con las personas menores de edad y que la circulación en condiciones de seguridad mediante la exigencia del uso obligatorio de los 16 a los 18 años se considera un elemento esencial tanto para garantizar la integridad física de las personas menores de edad que se desplacen en bicicleta o en VMP como para su educación vial.

Al contrario de lo que plantea la alegación la mejora de la seguridad vial incrementará el uso de la bicicleta y podrá hacer que el incremento del número de ciclistas mejore a su vez las condiciones generales de seguridad vial de los ciclistas. Por tanto, la exigencia del uso del casco constituye una medida fundada.

20ª, 21ª) Alegaciones (Artículo 56)

Contestación:

La redacción del vigente artículo 169.5 de la OMS, conservada en la propuesta del artículo 169.2 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial limita la circulación de bicicletas en parques y jardines urbanos para garantizar la seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente del parque, que solo podrán encontrarse con bicicletas y VMP en los paseos

pavimentados, no en los paseos de tierra compactada que deben reservarse a los peatones para su protección y la del patrimonio verde de los parques y jardines urbanos.

Por tanto, **s**e desestima la alegación por motivos de seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente en los caminos de tierra compactada de los parques y jardines urbanos y por razones medioambientales para promover la protección de su patrimonio verde de los mismos frente a las consecuencias de la circulación de vehículos como bicicletas, VMP y el resto de vehículos autorizados para acceder a cada respectivo parque o jardín urbano, dado que cada parque y jardín debe ordenarse mediante la señalización oportuna para proteger su patrimonio verde y, en su caso, su valor histórico en el caso de parques históricos como El Retiro sujeto a especial protección en tanto que Bien de Interés Cultural.

Además, se desestima porque la definición recogida en el Proyecto normativo reproduce la definición contenida en el Punto 59 del "Anexo I. Conceptos básicos" del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

22ª) Alegación (Artículo 58)

Contestación:

El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública

al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda -vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas crean que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

23ª) Alegación (nuevo sobre el artículo 165)

Sin ánimo de ser reiterativos, y por los argumentos anteriormente expuestos en alegación anterior, dado que es necesaria la cohabitación entre todos los modos de transporte, se desestima la alegación porque su aceptación supondría alterar el espíritu y la finalidad del Proyecto de Ordenanza.

Por tanto, esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

24ª) Alegación (artículo 59)

Contestación:

El artículo 172.2 de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo, se aprobaría en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

m) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
n) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

y) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

   La exigencia del casco de hecho debe constituir una condición de seguridad en el trabajo que debe asegurar el empleador para garantizar su salud y seguridad laboral.

z) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública y a la razón imperiosa de interés general de protección de los derechos de los trabajadores, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica de transporte urbano de mercancías (DUM) y actividades turísticas respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación

suponen un mayor riesgos de seguridad vial y están expuestos a una mayor probabilidad de sufrir un accidentes. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

aa) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

bb) **Proporcionalidad:** el supuesto de exigencia del uso del casco de artículo 172.2 de la OMS se limita exclusivamente a las personas que hacen un uso intensivo de las vías públicas municipales para llevar a cabo una actividad económica de transporte de mercancías urbanas o al transporte de personas distintas de la persona que la conduce por estar más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial.

La circulación de los ciclistas que llevan a cabo distribución de mercancía que llevan a cabo una intensa circulación en situaciones de un intenso y cambiante tráfico urbano no pude equipararse a la circulación por vías interurbanas de los ciclistas federados que entrenan y compiten profesionalmente en carreras de velocidad o resistencia regulada en el artículo 118 del RGC.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

25) Alegación (Anexo III)

Contestación:

Se desestima por razones de seguridad vial. La bicicleta es un vehículo y como tal no debe atravesar el paso de peatones para situarse en una posición adelantada al otro lado de paso de cebra respecto a los vehículos porque:

y) la ordenación del tráfico regulada por el semáforo vincula a todos los vehículos que circulan por el carril semaforizado, tanto a los automóviles como a las bicicletas, motos, VMP y el resto de vehículos;

z) supondría atravesar y traspasar la línea de detención semafórica;

aa) supondría un riesgo para la seguridad vial de las personas que atraviesan peatonalmente el paso de peatones;

bb) podría suponer un riesgo para las personas ciclistas que llevaran a cabo tal movimiento, porque podrían verse sorprendidos por un vehículo que circula correctamente en el sentido de su marcha, autorizado por un semáforo en vede situado en una posición perpendicular a la del semáforo en rojo que la bicicleta ha sobrepasado;

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

26ª, 27ª, 28ª, 29ª y 30ª) Alegaciones (Artículo 89)

Sin ánimo de ser reiterativos, y por los argumentos anteriormente expuestos en alegación anterior, dado que es necesaria la cohabitación entre todos los modos de transporte, se desestima la alegación porque su aceptación supondría alterar el espíritu y la finalidad del Proyecto de Ordenanza.

Por tanto, esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

31ª, 32ª, 33ª, 34ª y 35ª) Alegaciones (Artículo 108)

Contestación:

No está de más recordar que, de conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV, corresponde a os municipios *"la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social"*.

Por su parte, el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid atribuye expresamente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

La autorización de la ocupación regulada en el artículo 27.1 de la OMS es el instrumento jurídico imprescindible para armonizar los distintos usos y necesidades del espacio público municipal.

Por todo ello **se desestima** la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

36ª) Alegación (Artículo 168)

Sin ánimo de ser reiterativos, y por los argumentos anteriormente expuestos en alegación anterior, dado que es necesaria la cohabitación entre todos los modos de transporte, se desestima la alegación porque su aceptación supondría alterar el espíritu y la finalidad del Proyecto de Ordenanza.

Por tanto, esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

37ª) Alegación (nueva sobre el artículo 20)

Sin ánimo de ser reiterativos, y por los argumentos anteriormente expuestos en alegación anterior, dado que es necesaria la cohabitación entre todos los modos de transporte, se desestima la alegación porque su aceptación supondría alterar el espíritu y la finalidad del Proyecto de Ordenanza.

Por tanto, esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

38ª) Alegación (nueva sobre el artículo 27)

Sin ánimo de ser reiterativos, y por los argumentos anteriormente expuestos en alegación anterior, dado que es necesaria la cohabitación entre todos los modos de transporte, se desestima la alegación porque su aceptación supondría alterar el espíritu y la finalidad del Proyecto de Ordenanza.

Además, la ocupación de la vía pública está estrictamente regulada en esta Ordenanza dado la limitación espacial de la misma, por lo que es necesario y pertinente cualquier autorización previa de ocupación con el fin de armonizar la movilidad en las calles.

Por tanto, esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES n º 46.2

Dª [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº [redacted]**, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 24 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 202107010716 por el que **Dº** [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: artículo 22.2 de la OMS.

Solicita incluir en el artículo 22.2 de la OMS otro objetivo de las ZBEDEP: "promover y facilitar la movilidad en bicicleta" al entender que la necesidad de desplazamiento de la población debe ser cubierta prioritariamente con medios sostenibles y que es preciso nombrarla específicamente y no a través de ninguna fórmula genérica.

Contestación:

No se considera necesario incluir una mención expresa al fomento del uso de la bicicleta entre los objetivos de la ZBEDEP, por entenderse lógicamente incluida la promoción del uso de este medio de transporte entre los objetivos definidos por los apartados g) y h) del artículo 22.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo:

"g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes".

Las bicicletas son, sin duda, vehículos de los menos contaminantes, pero dentro de dicha categoría no es lo mismo el impacto medioambiental de una bicicleta que el de una bicicleta de pedales con pedaleo asistido como consecuencia del empleo de un motor eléctrico y una batería. Por ello se considera conveniente definir el objetivo en términos más generales y omnicomprensivos sin entrar a establecer órdenes de prelación de los vehículos menos contaminantes en función de su menor impacto ambiental.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: artículo 22.3.d) de la OMS.

Se solicita añadir a la redacción del artículo 22.3.d) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, entre las medidas de ordenación permanente del tráfico, la "limitación máxima de 30 km/h sin perjuicio de velocidades menores de acuerdo al carácter de la vía".

Contestación:

Se desestima limitar la velocidad a un máximo de 30 Km/h en todas las vías de la ZBEDEP por estar limitada la velocidad genérica en zona urbana por el Reglamento General de Circulación con límites de 20 km/h en calles de plataforma única, 30 Km/h en calles de un carril por sentido y a 50 Km/h en calles con más de un carril por sentido.

En una ZBEDEP coexisten vías de distinta configuración y con distinto límite máximo de velocidad conforme a lo previsto tanto en el artículo 50 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, como del artículo 17 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación: artículo 24.3.c) de la OMS.

Se solicita modificar el artículo 24.3.c) para incluir como punto primero el siguiente: 1.º Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y los VMP.

Contestación:

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

Porque la redacción del artículo 24.3.a) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, establece la libre circulación por el interior de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

Porque la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, limita la prohibición de acceso y circulación por el interior del espacio delimitado por el artículo 24.2, que define el perímetro de la ZBEDEP, a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante. Las bicicletas no son vehículos automóviles con clasificación ambiental "A", por lo que no son objeto de prohibición alguna de acceso y circulación por la ZBEDEP.

Porque carece de sentido incluir a las bicicletas entre los vehículos excluidos de la prohibición de acceso y circulación de artículo 24.2.b) relacionados en el artículo 24.3.c), dado que la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, se refiere exclusivamente a determinados vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, una categoría de vehículos motorizados ajena a las bicicletas.

Por tanto las bicicletas no deben incluirse en la redacción de artículo 24 de la OMS, porque su acceso y circulación está expresamente autorizado por el artículo 24.3.a) y porque las bicicletas no se ven afectadas por la prohibición del artículo 24.3.b), en los términos expresamente definidos en la redacción de los citados preceptos de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación: artículo 25.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 25.5 de la OMS un nuevo apartado "i) las bicicletas y otros ciclos y VMP", por entender que no parece muy razonable excluir a las bicicletas en episodios de congestión o alta contaminación cuando en ningún caso son las causantes.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 25 de la OMS no se refiere a ordenaciones temporales por motivos medioambientales, sino a medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Puede resultar necesario prohibir con carácter extraordinario y temporal la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación: artículo 38.4 de la OMS.

Se solicita añadir sustituir el primer párrafo del artículo al artículo 38.4 por el siguiente: "En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Solicita también incluir una cuarta letra con la siguiente redacción: "d) en caso de vía ciclista, señalizar un desvío y protegerlo del tráfico ordinario de modo que no haya diferencia en el grado de seguridad y accesibilidad y no suponga un rodeo reseñable".

Se estima parcialmente:

1) Se estima la modificación del primer párrafo del artículo al artículo 38.4 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, mediante la adición de las palabras "o vía ciclista" en el primer párrafo de la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 38.4 de la OMS que queda redactado en los siguientes términos**:**

> "**Artículo 38.4.** En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Se deja constancia de la modificación en el informe de cambios en el Proyecto normativo y en la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial como consecuencia de las alegaciones formuladas durante la información pública.

2) Se desestima la propuesta de introducir una nueva letra "d)" en el artículo 38.4 de la OMS con el contenido propuesto por la alegación, porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

6ª) Alegación: artículo 38.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 38.5, que establece que "5. Cuando la ocupación implique el corte de calle, será obligatorio señalizar los desvíos alternativos mediante el empleo de la señalización provisional correspondiente, requiriendo, en su caso, la presencia de señalistas", el siguiente párrafo: "Se considerarán los diferentes tipos de vehículos a la hora de aplicar los cortes, teniendo una especial consideración con las bicicletas como vehículo menos invasivo que no precisa, en muchas ocasiones, de la prohibición de otros por sus propias características físicas. En caso de que las bicicletas no pudieran pasar se diseñará un itinerario alternativo que no suponga mayor rodeo, inseguridad o merma de accesibilidad".

Contestación:

Se desestima porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

Esta alegación **no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7ª) Alegación: artículos 47.2 y 47.3 de la OMS.

Se solicita que se exceptúe a las bicicletas de la aplicación de las prohibiciones de estacionamiento de los apartados 2 y 3 del artículo 47 de la OMS, por entender que el redactor tan solo tiene presente el automóvil y el espacio que ocupa. Sugerimos una redacción más inclusiva con aquellos medios que poco o nada tienen que ver con los coches y que en ningún caso son los causantes de los problemas que la presente ordenanza pretende solucionar.

Contestación:

La regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se recoge en el artículo 48.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regula dónde y bajo qué condiciones pueden estacionar dichos vehículos.

Sin perjuicio de ello, en tanto que vehículos, las bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP están sujetos a las prohibiciones generales de parada y estacionamiento del resto de vehículos reguladas en el artículo 47 de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Resultan de aplicación a las bicicletas los supuestos regulados en las letras:

> a) en todos aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente si la señalización existente prohíbe el estacionamiento de bicicletas;
>
> b) para dar cumplimiento a la obligación legal de rotación en el estacionamiento; c) en las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales, embajadas, personas de movilidad reducida y otros usos;
>
> d) en las paradas de autobús sin acera adelantada, para permitir el acceso universal al transporte público colectivo regular de viajeros;
>
> e) por motivos de seguridad, en la zona de seguridad fijada para las dependencias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y frente a las salidas de vehículos de emergencia, debidamente señalizadas;
>
> f) delante de los vados correctamente señalizados, entendiendo por tales tanto los destinados a la entrada y salida de vehículos a través de itinerarios peatonales como los destinados a la supresión de barreras arquitectónicas en los itinerarios peatonales;
>
> g) en los lugares reservados exclusivamente para parada de vehículos; i) en batería, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas sin señal que habilite tal posibilidad de estacionar en batería;
>
> j) en línea, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas cuando el estacionamiento deba efectuarse en batería conforme a la señalización existente;
>
> k) en el arcén, por razones de seguridad vial;

l) en los lugares que vayan a ser ocupados temporalmente para otros usos o actividades, en cuyo caso se deberá señalizar adecuadamente al menos con cuarenta y ocho horas de antelación;

m) el estacionamiento en vía pública para su venta; o) por motivos de seguridad si se prohibiera su estacionamiento con base en el artículo 25 de la OMS.

No resulta de aplicación a las bicicletas los siguientes supuestos que no precisan de exclusión normativa porque su objeto se refiere exclusivamente a determinados tipos de vehículos entre los que no se encuentran las bicicletas, o porque dicha regulación no se aplica a las bicicletas por estar expresamente excepcionadas por otro precepto de la OMS:

h) El apartado h) que se refiere al SER al establecer "h) La prohibición de estacionar en *los lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria sin disponer de la autorización de estacionamiento correspondiente, o superando el tiempo máximo de estacionamiento autorizado en función de la tasa de estacionamiento abonada"*, pero que no resulta de aplicación a las bicicletas porque el artículo 51.1 de la OMS excluye expresamente a los vehículos de dos y tres ruedas de la regulación del estacionamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) por lo que no afecta a las bicicletas.

ll) El apartado ll) que se refiere expresamente a los remolques o semiremolques, por lo que no afecta a las bicicletas.

ñ) El apartado ñ) se refiere a vehículos automóviles CERO emisiones, por lo que no afecta a las bicicletas.

Por todo lo anteriormente expuestos **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza.

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (**MAIN**) para recoger parte de la argumentación expuesta.

8ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Se solicita que en el primer párrafo del artículo 48.1 de la OMS se suprima el término "exclusivamente".

A la vista de la alegación se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que "con carácter excepcional" pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

Por ello, **se estima parcialmente** en la medida en que no se suprime el término "con carácter excepcional", pero sí se determinan las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

> "**Artículo 48.** *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*
>
> 1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:
>
> a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.
>
> b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.
>
> Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:
>
> xx) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.
>
> yy) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.
>
> zz) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC".

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

9ª) Alegación: artículo 48.1.b) de la OMS.

Se solicita sustituir la redacción de artículo 48.1.b) por el siguiente contenido:

"b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos circularán diligentemente, a paso de peatón y manteniendo la distancia de seguridad con los viandantes hasta el lugar de estacionamiento. Si por la densidad peatonal fuera imposible cumplir estas condiciones, harán el desplazamiento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

En ausencia de estacionamientos específicos alrededor (no más de 50m – 30 segundos andando), y a fin de proteger el criterio de proximidad -puerta a puerta- de la movilidad ciclista, el aparcamiento de bicicletas se complementará pudiendo amarrarla en vallas o elementos de mobiliario urbano, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales. Podrán situarse en la acera, anclado o no al mobiliario urbano siempre que se conserve un ancho mínimo de 2m y no ocupen el pavimento tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público".

La propuesta se basa en la necesidad de mantener la ventaja que supone para la persona ciclista el desplazamiento puerta a puerta a través de la facilidad de estacionamiento, como recoge el Manuel de Aparcamientos editado por el IDEA del Ministerio de Industria, que plantea que el estacionamiento debe estar a un radio de 50 metros (30 segundo andando).

La persona alegante considera una obviedad el escaso número de aparcabicicletas con relación al número de lugares y destino de desplazamientos, por lo que sería un auténtico despropósito prohibir el amarre de las bicicletas en el mobiliario urbano.

Para el fomento de la movilidad en bicicleta, es importante complementar los aparcamientos específicos con el uso del mobiliario urbano modificando incluso éste mediante diseños adecuados. Limitar el anclaje de las bicicletas a los pocos aparcabicis existentes, uno por cada tres kilómetros de vías públicas de la ciudad de Madrid y regular la retirada de la bicicleta por el amarre al mobiliario urbano como establece el artículo 89 del presente proyecto de modificación, es un ataque claro al uso de la bicicleta.

Sobre la obligación de bajarse de la bicicleta para llegar al aparcamiento, no parece muy razonable que un vehículo con una masa de 15 kilos aprox. esté obligado a ello y otros con masas mucho mayores como motos, ciclomotores, no, sabiendo que es práctica habitual en el desarrollo ciclista, las zonas de convivencia peatón-bici bajo unas claras condiciones de seguridad a favor del primero.

Contestación:

Se estima parcialmente:

a) **Se estima parcialmente** la alegación relativa a autorización de estacionamiento en aceras cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros y se cumplan las condiciones establecidas en la nueva redacción dada al artículo 48.1 de la OMS en los términos estimados en la contestación a la alegación anterior.

b) **Se desestima la alegación relativa a la propuesta de que las personas ciclistas puedan circular en bicicleta por la acera con precaución por la acera hasta el lugar de estacionamiento** se desestima para evitar atropellos y otros problemas de seguridad vial en las aceras y para asegurar la accesibilidad universal.

Estimar la pretensión de las personas ciclistas supondría mantener la situación actual en la que numerosos ciudadanos denuncian situaciones de riesgo de seguridad vial, accidentes, atropellos que afectan a la seguridad de las personas, a su integridad física y a la garantía de la accesibilidad universal del espacio público.

La protección de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida exige que ningún vehículo circule por las aceras y zonas estanciales destinadas a los peatones.

Por tanto, resulta necesario para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial, la integridad física de los peatones y muy especialmente la garantía de los derechos de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida, que las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP deban apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transiten en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento, en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.1.b) de la OMS.

A mayor abundamiento se recuerda que el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre prohíbe expresamente la circulación de toda clase de vehículos por las aceras y demás zonas peatonales.

En lo referente al argumento expuesto en la alegación sobre las motos, debe recordarse que la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.d) de la OMS solo permite el uso de la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, y que si no se obliga a desmontar de la moto es como consecuencia de elevado peso de las motos y la consecuente necesidad de avanzar por la acera con la única fuerza de las piernas desde el asiento de la moto, debiendo mantener la seguridad vial, la accesibilidad universal y la prioridad del tránsito peatonal:

> "Artículo 48.2.c) Proyecto normativo.
> El acceso de estos vehículos a la acera solo podrá llevarse a cabo para estacionar conforme a las reglas establecidas en el artículo 48.2, pudiendo únicamente emplear la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, debiendo acceder con la diligencia debida para respetar la seguridad vial, la accesibilidad y la prioridad de tránsito de los peatones".

La OMS no autoriza a las motos a circular por las aceras, de hecho lo prohíbe expresamente en el artículo 138.2 de la OMS en aplicación del artículo 121.5 del RGC, simplemente les permite emplear el motor para salvar el desnivel de la acera, permitiéndoles tan solo andar con el vehículo sin desmontar de la moto, porque esa posición les permite caminar con mayores condiciones de seguridad vial tanto para la persona que conduce la moto como para el resto de personas que transitan por la acera.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza pero sí de la MAIN para recoger la argumentación expuesta.**

10ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Asimismo se solicita que se añada al artículo 48.1 el siguiente párrafo: Las planificaciones urbanísticas de calles nuevas o de remodelaciones de calles tendrán en cuenta los aparcabicis como una parte más del equipamiento y proyectará su instalación al igual que se proyecta la de bancos o papeleras.

Contestación:

Se desestima porque no es objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible regular cuestiones de planificación urbanística. El objeto de la OMS se regula en su artículo 1.

Por otro lado se recuerda que la instalación de anclajes para el estacionamiento de bicicletas no precisa de una ordenanza municipal, sino que se trata de acciones administrativas de gestión de la movilidad sujetas a disponibilidad presupuestaria.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

11ª) Alegación: artículo 72 de la OMS.

Solicita que se añada al título del artículo 72 el término “bicicletas”. Queda, por tanto: At. 72 Reservas para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y vehículos de movilidad personal.

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el** título del artículo **72 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que queda redactado en los siguientes términos:

> “Artículo 72. Reservas para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y vehículos de movilidad personal”.

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

12ª) Alegación: artículo 75 de la OMS.

Solicita añadir al primer párrafo del artículo 75 el término "bicicletas". Queda, por tanto: Art. 75 En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el primer párrafo del artículo 75 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término "bicicletas", que queda redactado en los siguientes términos:

> "Artículo 75. Disposiciones técnicas.
>
> En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación: (…)".

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

13ª) Alegación: artículo 87.1.b) de la OMS.

Solicita que el artículo 87.b) quede redactado en los siguientes términos: "Se instalarán elementos de segregación **y protección** respecto de otros espacios de aparcamiento".

La segregación de un espacio puede hacerse a través de elementos como pintura. La protección consistiría en evitar físicamente que ningún otro vehículo pueda invadir el espacio reservado.

Contestación:

La alegación se entiende referida a la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto del artículo 87.1.b) de la OMS.

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

1º) El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público.

2º) La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al estacionamiento de otros vehículos.

3º) El Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

14ª) Alegación: artículo 124.4 de la OMS.

Solicita que se añada a la propuesta de redacción de artículo 124.4 de la OMS recogida por el Proyecto, el siguiente párrafo: "Los aparcamientos para bicicletas se situarán lo más cercanamente posible a las entradas principales y a la vía ciclista que hubiera. Si el aparcamiento diera servicio a una estación de transporte público, se situará lo más próximo a ésta".

Contestación:

Se desestima la alegación porque, si bien el criterio propuesto es habitualmente empelado por el Ayuntamiento de Madrid en el diseño de los aparcamientos rotacionales municipales en régimen disuasorio, no siempre es posible atender a dicha consideración por cuestiones de accesibilidad o de diseño de la vía pública.

Por otro lado, la propuesta supone un nivel de detalle que entraría en cuestiones de diseño de la vía pública, que no son objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible sino de otras normas municipales.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

15ª) Alegación: artículo 138.2 OMS.

Solicita que se suprima el apartado 2 del artículo 138 que prohíbe la circulación y el estacionamiento de motocicletas, ciclomotores, bicicletas y VMP en las calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón.

En un contexto de promoción de una movilidad sostenible, la movilidad ciclista no puede tener la misma restricción que la movilidad en moto. Las rutas directas, exentas de rodeo, y con una mínima pendiente son factores a tener en cuenta para trazar los itinerarios ciclistas. Dado el contexto urbano es muy posible que estos itinerarios coincidan con calles "peatonalizadas". En ningún caso la solución debe pasar por la prohibición sino por una regulación compatible. La movilidad activa es compatible en sus diferentes modalidades. Tan solo es necesario seguir las pautas que establecen la práctica totalidad de los planes directores ciclistas, incluso el de Madrid, en cuanto a la solución a aplicar según el número de peatones por metro de sección y hora. Asimismo, la regulación puede ser variable según el tramo horario en cuestión. Es decir, una intensa afluencia de peatones, coincidentes con un evento puntual o un horario de especial afluencia comercial, podría hacer variar la permeabilidad ciclista y que ésta se desarrolle con el ciclista bajado de la bici.

Sobre el estacionamiento, debemos saber que el flujo peatonal no se produce en la totalidad de la acera, máxime cuando ésta no guarda la necesaria uniformidad y contiene zonas fuera del tránsito peatonal: entre alcorques, orejetas, etc. Estos puntos pueden ser aptos para un estacionamiento de bicicletas ya que la acera ofrece una protección con respecto al tráfico motorizado. Por otro lado, todos sabemos que NO son las bicicletas quienes causan problemas a los caminantes, sino las motos y muchos coches que invaden el espacio peatonal.

Contestación:

Se desestima la alegación referente a la prohibición de circulación de bicicletas por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque, como debe recordarse, la circulación de bicicletas, motos y VMP se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Se desestima la alegación referente a la prohibición de estacionamiento de bicicletas en las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque dicha prohibición constituye uno de los elementos esenciales de esa especial protección para el peatón objeto de declaración, sin la cual carecería de sentido dicha declaración.

La declaración de especial protección para el peatón de aceras, calles y zonas estanciales debe implicar la prohibición de estacionamiento de vehículos tanto por razones de seguridad vial como por razones de seguridad de las personas, al objeto de garantizar la seguridad vial, la seguridad de la integridad física de las personas, la accesibilidad universal del espacio público y la protección de patrimonio histórico y del patrimonio de las Administraciones Públicas en aquellas aceras, calles y zonas en las que por la especial intensidad del tránsito peatonal por su especial significación socio cultural y comercial, por su relevancia en los itinerarios peatonales o la habitualidad de la concentración elevada de ciudadanos, por la necesidad de garantizar la seguridad vial en los mismos, o por su valor histórico se declaren de especial protección para el peatón.

Se recuerda en este sentido que en la contestación de varias alegaciones formuladas durante la información pública, tomando en consideración razones de técnica normativa, se ha estimado dar una nueva redacción a la propuesta de artículo 48.1 de la OMS, que determina las condiciones en las que podrá estacionarse una bicicleta en la acera fuera de las reservas específicas para estos vehículos, y que expresamente condiciona la posibilidad de dicho estacionamiento a que no se trate de una acera declarada de especial protección para el peatón.

Dado que la redacción propuesta se refiere exclusivamente a la posibilidad de estacionar en las aceras, en las calles peatonales, zonas estanciales y espacio declarados de especial protección para el peatón está absolutamente prohibido el estacionamiento de motos y ciclomotores de

dos y tres ruedas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos y de los VMP.

Por todo lo anterior, se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza. Se modifica la MAIN** para incluir los argumentos expuestos en la contestación de esta alegación.

16ª) Alegación: artículo 167.1 OMS.

Solicita que el artículo 167.1 quede redactado en los siguientes términos: "Quienes utilicen la bicicleta **seguirán** las normas de circulación adoptando las medidas necesarias para garantizar **su propia seguridad**, la convivencia con el resto de vehículos y con los peatones en condiciones de seguridad vial".

Contestación:

Se desestima porque se considera más adecuada técnicamente la expresión "deberán cumplir las normas de circulación" que la expresión "seguirán las normas de circulación" propuesta por la alegación. Asimismo se considera innecesario hacer referencia a la garantía de su propia seguridad por encontrarse incluida en las obligaciones generales de circulación recogidas en la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, por lo que resulta innecesaria su inclusión.

En este sentido se recuerda que el primer párrafo del artículo 10.2 del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) establece que:

> *"Artículo 10 de la LTSV. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.*
>
> *2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía".*

17ª) Alegación: artículo 167.2 OMS.

Solicita la supresión de artículo 167.2 que regula la obligación de que las personas menores de dieciocho años protejan su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

El casco obligatorio no es como el cinturón de seguridad obligatorio: los sistemas de retención salvan vidas y no desincentivan el uso del coche. Hay que basarse en la evidencia científica a la hora de tomar decisiones políticas y en España los colectivos ciclistas son unánimes, como lo son los países de nuestro entorno y los que tiene un gran uso de la bicicleta: si queremos calles y carreteras más seguras, debemos promover el uso de la bicicleta e invertir en infraestructura ciclista segura y de calidad.

La probabilidad de sufrir una colisión en bicicleta se reduce en aquellos lugares donde más se usa. De ahí que las mejores políticas para proteger al ciclista sean las que promueven el uso de

la bicicleta. A esta evidencia científica se la conoce como "seguridad en números": a más ciclistas, más seguridad. Es decir, la obligación del uso del casco reduce el número de bicicletas por las calles, reduciéndose así su seguridad ya que el resto de conductores de coches, motos, camiones, autobuses, etc. comprueban una menor presencia de ciclistas y por tanto disminuyen su atención ante ellas. Al mismo tiempo, quien no usa la bicicleta, en un porcentaje muy elevado vuelve al uso del coche incrementando el riesgo de atropello.

El que un ayuntamiento pueda variar una norma estatal, establece un mal precedente. En este sentido, un hipotético cambio en las condiciones del casco puede traer consecuencias nefastas para la bicicleta en el potencial uso metropolitano y el desarrollo de la intermodalidad, ya que cada municipio puede cambiar a través de su ordenanza de movilidad las circunstancias de uso del mismo.

Contestación:

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que "reglamentariamente se fijen excepciones" a lo previsto en dicho apartado":

> ***Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.***
>
> *(…)*
>
> *El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.*
>
> *Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado".*

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

> ***"Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.***
> *(…)*
>
> *Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.*
>
> *Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

*"**Artículo 7 dela LTSV. Competencias de los municipios.***

Corresponde a los municipios:
b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

*"**Artículo 39 de la LCREM.** Ordenación local del tráfico.*

1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el
de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

q) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
r) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

gg) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid

desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

hh) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

ii) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

jj) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deben legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial;

Por los motivos expuestos **se desestima** la alegación.

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública**, se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 del Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:

"**Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:**

2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 *in fine* de la LTSV y 39.1 de la LCREM."

Por último se recuerda que es obligación de los Poderes Públicos regular las condiciones que promuevan la seguridad vial en el uso de las vías y espacios públicos, que dicha obligación es más intensa en relación con las personas menores de edad y que la circulación en condiciones de seguridad mediante la exigencia del uso obligatorio de los 16 a los 18 años se considera un elemento esencial tanto para garantizar la integridad física de las personas menores de edad que se desplacen en bicicleta o en VMP como para su educación vial.

Al contrario de lo que plantea la alegación la mejora de la seguridad vial incrementará el uso de la bicicleta y podrá hacer que el incremento del número de ciclistas mejore a su vez las condiciones generales de seguridad vial de los ciclistas. Por tanto, la exigencia del uso del casco constituye una medida fundamental de seguridad vial y, por ende, una medida de fomento del uso de la bicicleta en la movilidad urbana.

Se modifica la MAIN para incluir la argumentación expresada en la contestación a esta alegación.

18ª) Alegación: artículo 167.3 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 167.3: "Las bicicletas circularán por la calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Al circular por la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril que estén utilizando en ese momento **(posición primaria), sin perjuicio de adoptar una posición lateral (posición secundaria) en carriles o calles "extraanchos" siempre que se asegure una distancia lateral de seguridad de no menos de 1,5m. con el vehículo que quiera adelantar**. Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otros ciclistas y demás personas usuarias de la vía por su anchura o estructura".

Dada la gran variedad de calles y carriles de las ciudades, el obligar sin más a que un ciclista ocupe la parte central del carril o una calle, le expone al riesgo de que pueda ser adelantado por vehículos sin conservar la distancia lateral de seguridad en calles o carriles "extraanchos" (a partir de 4,5m).

Contestación:

Se desestima por los siguientes motivos:

Se considera que la circulación en la posición central es la que mayor seguridad ofrece a las personas que circulan en bicicletas, motocicletas y VMP, porque obliga a los vehículos que quieran adelantarles a hacerlo a través del carril contiguo, sin invadir el carril por el que circula la bicicleta, y porque permite una mayor maniobrabilidad en caso de que un vehículo estacionado en la acera abriera una puerta o se produjera el acceso a la calzada de un peatón.

La redacción propuesta por la alegación introduce un elemento de complejidad para el ciclista en relación al ancho de la vía ("carriles extraanchos") que se considera inadecuada porque podría inducir a error a las personas usuarias de bicicletas, dado que la circulación de bicicletas y VMP por los carriles bus está sujeta a las limitaciones del artículo 167.6.

Por último se señala que el artículo 167.3 permite lógicamente al ciclista adaptar su circulación dentro de carril para adaptarse a las condiciones de circulación y de la vía, por ejemplo para esquivar una rugosidad del firme o abrir su posición para llevar a cabo un giro.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

19ª) Alegación: artículo 167.6 OMS.

Solicita sustituir la propuesta de artículo 167.6 de la OMS del Proyecto inicial por la siguiente redacción: "6. En caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas pueden hacer uso de los mismos siempre que no haya un carril específico para ellas. Si se tratase de un carril bus, las bicicletas pueden hacer uso del carril reservado, sin perjuicio de poder emplear cualquier otro. La circulación de las bicicletas por el carril bus se realizará lo más próximo posible a la derecha siempre guardando la distancia de seguridad lateral con el bordillo o con los vehículos aparcados (efecto dooring), En la maniobra de adelantamiento, el autobús empleará el espacio de calzada necesario para asegurar la suficiente distancia de seguridad lateral con la bicicleta".

Contestación:

El Proyecto inicial mantiene íntegro el contenido normativo de la regulación del vigente artículo 167.6 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS), dado que tan solo ha modificado, por razones de técnica normativa, la expresión numérica en letras de la sección mínima de los carriles bus en los que las bicicletas pueden circular si la señalización lo autorizara.

Se desestima por los siguientes motivos:

1º) De conformidad con lo previsto en el artículo 143.2.1º) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS) de 5 de octubre de 2018, los carriles bus están exclusivamente reservados para la circulación y parada de los autobuses del transporte público colectivo urbano de viajeros regular de uso general (en delante, TPCURUG), quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

2º) La libre y generalizada circulación de bicicletas por los carriles reservados a los autobuses no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado. La promoción del uso de la bicicleta no

puede llevarse a cabo trasladando la movilidad ciclista a los carriles reservados a los autobuses del TPCURUG.

3º) El vigente artículo 176.6 de la OMS, cuyo contenido normativo se mantiene por el Proyecto normativo inicial, limita la posibilidad de autorizar mediante señalización la circulación de bicicletas a aquellos carriles reservados para la circulación de autobuses cuya sección de calzada disponga de al menos cuatro metros y medio. Se trata de una disposición técnica dirigida a los servicios técnicos municipales competentes en materia de planificación de la movilidad, no a los ciclistas que solo podrán circular por carril bus si expresamente les autoriza la señalización instalada. Por tanto, las bicicletas solo podrán circular por aquellos carriles bus cuya señalización así lo permita expresamente, carriles que deberán disponer de una sección de al menos 4,5 metros.

4º) En lo relativo a la circulación de ciclistas por aquellos carriles bus expresamente autorizados por la señalización, se considera necesario mantener la circulación lo más próxima a la izquierda de carril bus para evitar accidentes como consecuencia de la invasión de la calzada por peatones o la apertura de puertas de los coches estacionados, pudiendo así disponer las personas ciclistas de la seguridad que supone la línea continua delimitadora del carril bus que se situaría a su izquierda y la distancia respecto a los posibles vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la calzada.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

20ª) Alegación: artículo 167.9 OMS.

Solicita suprimir el artículo 167.9 que prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

No hay legislación nacional que prohíba la circulación por túneles y no hay datos de siniestralidad que lo acredite. Los túneles y los pasos inferiores y elevados pueden suponer grandes ventajas en los desplazamientos en bici ya que acortan la distancias y salvan desniveles que de otro modo serían disuasorios para la bicicleta. Prohibir el acceso de las bicicletas sin más, es un ataque directo a la movilidad ciclista y provoca un alejamiento de los distintos barrios de la ciudad.

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

> *"8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid".*

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la

circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

> *"9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación".*

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se excepciona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

> *"1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine".*

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

> *"Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección"*.

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

> *"4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante".*

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

> *"3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.*
>
> *Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana".*

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el

desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello**, se estima la alegación**, **se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

> *"Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.*
>
> *Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:*
>
> *q) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*
> *r) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones".*

21ª) Alegación: artículo 169.1 OMS.

Solicita que se añada el siguiente párrafo al artículo 169.1 de la OMS: Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos.

La naturaleza no motorizada de la bicicleta obliga a que debamos asegurar trayectos eficientes y eficaces. El uso bidireccional de las calles para la bici, al margen del sentido que puedan tener coches o motos, es un requisito para una buena promoción de la bicicleta.

Contestación:

La promoción del uso de la bicicleta no puede hacerse mediante la autorización de la circulación a contrasentido que genera riesgos de seguridad vial tanto para la propia persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía pública.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación. La circulación a contrasentido en las calles 20 y 30 supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalizado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización.

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de vehículos especialmente ligeros y manejables, pero decaen ante la evidencia del riesgo de seguridad vial que supone la circulación en sentido contrario al de la marcha, que introduce un factor de riesgo relevante de seguridad vial tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas, que pueden ser especialmente graves en caso de calles 20 de plataforma única conforme a lo previsto en el artículo 50.1.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Por idénticos motivos de seguridad vial se considera inadecuada la autorización de la circulación a contrasentido de bicicletas en las calles 30.

No puede admitirse la circulación de bicicletas a contrasentido para satisfacer la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

22ª) Alegación: artículo 169.2 OMS.

Solicita suprimir la referencia a los “paseos pavimentados” por el término “caminos”, dando la siguiente redacción al primer párrafo del artículo 169.2 de la OMS: En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los **caminos** de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

El término paseo pavimentado es confuso ya que aunque el asfalto u hormigón puede ser el tipo de pavimento más reconocible también es pavimento el formado por tierra compactada. Todos ellos cumplen la función de un pavimento: uniformidad, resistencia de arrastre y drenaje. Para evitar interpretaciones erróneas casi mejor fijarnos en el carácter comunicativo de la vía como hace el artículo 169.3.

Contestación:

La redacción del vigente artículo 169.5 de la OMS, conservada en la propuesta del artículo 169.2 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial limita la circulación de bicicletas en parques y jardines urbanos para garantizar la seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente del parque, que solo podrán encontrarse con bicicletas y VMP en los paseos

pavimentados, no en los paseos de tierra compactada que deben reservarse a los peatones para su protección y la del patrimonio verde de los parques y jardines urbanos.

Por tanto, **s**e desestima la alegación por motivos de seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente en los caminos de tierra compactada de los parques y jardines urbanos y por razones medioambientales para promover la protección de su patrimonio verde de los mismos frente a las consecuencias de la circulación de vehículos como bicicletas, VMP y el resto de vehículos autorizados para acceder a cada respectivo parque o jardín urbano, dado que cada parque y jardín debe ordenarse mediante la señalización oportuna para proteger su patrimonio verde y, en su caso, su valor histórico en el caso de parques históricos como El Retiro sujeto a especial protección en tanto que Bien de Interés Cultural.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

23ª) Alegación: artículo 169.5 OMS.

Solicita suprimir el artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, que prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos.

La denominación de la M-30 como “Calle 30” es contradictoria con el carácter actual de la vía. Son muchos los estudios y proyectos que proponen una reforma de este gran eje como vía urbana dotada de transporte público, paseos peatonales, carriles bici, servicios, incremento de la vegetación, etc. De hecho hay una parte de esta “autopista” que ya es vía urbana como la correspondiente a la avenida de la Ilustración. Entendemos que es un exceso la prohibición generalizada de la bicicleta en el conjunto de la vía, aunque entenderíamos las prohibiciones dentro de los tramos que tienen consideración y son autopistas.

Contestación:

La redacción del artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo aplica en el ámbito de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid la prohibición de circulación de bicicletas por autopistas y autovías regulada en el artículo 20.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) y en el artículo 38.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

De la misma manera que no puede circular por la M-30, porque tiene la configuración de autovía, tampoco pueden circular por sus accesos porque se trata de vías unidireccionales que confluyen en la autovía, de forma que un vehículo que accediera a dicha vía de acceso tendría que quedarse en el arcén de la vía hasta que fuera retirada por una grúa, lo que supondría un riesgo de seguridad vial tanto para la persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía y que podría ocasionar problemas circulatorios.

Si la persona ciclista circulara en contra del sentido de circulación de carril de acceso a la M-30 cometería una infracción muy grave por circular en contra sentido y por generar un grave riesgo de seguridad vial resto de personas usuarias de la vía.

Debe precisarse que la redacción del artículo 169.5 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo no impediría circular a las bicicletas por las vías laterales de la Avenida de la Ilustración en mayores condiciones de seguridad vial que en la parte central de la vía que tiene un límite de velocidad superior ni impediría los movimientos circulatorios perpendiculares mediante los oportunos giros semaforizados hacia las vías urbanas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza. Se modifica la MAIN para recoger parte de la argumentación expuesta en la contestación a esta alegación.**

24ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita añadir al artículo 171 un nuevo apartado 4 con la siguiente redacción: "4. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto. En particular, en aquellos cruces semaforizados en los que exista paso de peatones, los ciclistas respetarán en todo momento la prioridad peatonal".

Es práctica habitual en todas las ciudades con un mayor desarrollo ciclista, una ordenación de los cruces particular para las bicicletas. No olvidemos que en origen los semáforos fueron creados pensando en el tráfico de coches y no en el tránsito peatonal o ciclista. Poder hacer un giro o proseguir recto, otorga al ciclista una ventaja al respecto del tráfico de motor reforzando su visibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en el trayecto. Además, el uso de una señal para autorizar este movimiento en lugar de añadir un foco más al semáforo, permite conseguir el mismo objetivo, pero de forma más rápida y barata. Es desolador comprobar cómo se reduce la funcionalidad ciclista con respecto a la ordenanza de 2018, cuando debería ser al contrario.

Contestación:

El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las

circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda -vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas crean que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

25ª) Alegación: artículo 171.3 OMS.

Solicita añadir al artículo 171.3 de la OMS, que regula la posibilidad de las bicicletas de hacer uso de las líneas de detención adelantada señalizada horizontalmente en los cruces

semafóricos, el siguiente párrafo: "Para asegurar la máxima visibilidad y en caso de no existir adelantabicis, las bicicletas podrán rebasar la línea de detención semafórica y situarse por delante del paso de peatones. Esta maniobra se realizará extremando las precauciones y siempre contando con que la prioridad es del peatón".

No todos los semáforos disponen de adelantabicis por lo que el grado de visibilidad del ciclista varía uno de otros. Para asegurar la visibilidad en todos es preciso que el ciclista pueda adoptar una posición que asegure su visibilidad frente al resto del tráfico.

Contestación:

Se desestima por razones de seguridad vial. La bicicleta es un vehículo y como tal no debe atravesar el paso de peatones para situarse en una posición adelantada al otro lado de paso de cebra respecto a los vehículos porque:

cc) la ordenación del tráfico regulada por el semáforo vincula a todos los vehículos que circulan por el carril semaforizado, tanto a los automóviles como a las bicicletas, motos, VMP y el resto de vehículos;

dd) supondría atravesar y traspasar la línea de detención semafórica;

ee) supondría un riesgo para la seguridad vial de las personas que atraviesan peatonalmente el paso de peatones;

ff) podría suponer un riesgo para las personas ciclistas que llevaran a cabo tal movimiento, porque podrían verse sorprendidos por un vehículo que circula correctamente en el sentido de su marcha, autorizado por un semáforo en vede situado en una posición perpendicular a la del semáforo en rojo que la bicicleta ha sobrepasado;

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

26ª) Alegación: artículo 165 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 165 de la OMS: "Art. 165. Líneas de detención adelantada.
1. Para favorecer la circulación y la seguridad de las bicicletas y VMP, se implantarán líneas de detención adelantada para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos. Estas líneas de detención afectarán igualmente al carril bus
2. Las líneas a las que se refiere el apartado anterior podrán utilizarse también por motocicletas y vehículos asimilados sin emisiones, en las mismas condiciones que las establecidas para las bicicletas".

Las ventajas de los avanza para las bicicletas son conocidas: mayor visibilidad, menor estrés, menor exposición a gases contaminantes, ligera ventaja en la iniciación de la marcha, etc. Al ser, como hasta ahora, un espacio compartido con motos hace que las ventajas disminuyan considerablemente. Es más, la exposición a gases se mantiene y la intensidad al ruido se eleva.

Creemos que un vehículo motorizado, tiene una capacidad de arranque suficientemente elevada como para no precisar este espacio y su presencia es más que evidente por el ruido de sus motores. Desincentivar el uso de vehículos motorizados es clave para promover los modos de movilidad activa, reducir los niveles de contaminación y crear condiciones más seguras para toda la población y esto pasa necesariamente por no otorgar privilegios.

Los autobuses son también, y en su gran mayoría, vehículos contaminantes y pesados por lo que de compartir este espacio restan visibilidad a la bicicleta, reducen su seguridad y dificultan el giro a la derecha. Recordamos el artículo 64 del Reglamento General de Circulación en lo que se refiere a la prioridad de las bicicletas con respecto a los vehículos a motor. Dicha prioridad debe facilitarse y anticiparse.

En todo caso, estos espacios podrían compartirse con vehículos sin emisiones, sin ruido y que no resten visibilidad al ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 165 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

u) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
v) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Sin perjuicio de ello se le informa que la regulación de artículo 165 de la OMS responde a razones de seguridad vial aplicables tanto a las bicicletas como a las motos y VMP y que debe mantenerse la prioridad del TPCURUG, reiterándose lo expresado previamente respecto de los carriles bus en contestaciones previas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

27ª) Alegación: artículo 172.2 OMS.

Solicita suprimir el artículo 172.2.a) de la OMS, que establece la obligación del uso de casco homologado o certificado por la persona que conduce el vehículo durante su conducción que se lleve a cabo para el desarrollo de una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas.

El uso del caso debe ser recomendado y no obligatorio. En el caso de ciclistas profesionales que desarrollan una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas, parece más razonable asimilarlo a la excepción que establece el propio Reglamento General de Circulación (Art. 118) sobre el uso del casco de los ciclistas profesionales ya sea durante los entrenamientos o en competición. En estos casos se regirán por sus propias normas.

Contestación:

El artículo 172.2 de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo, se aprobaría en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

o) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
p) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

cc) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

La exigencia del casco de hecho debe constituir una condición de seguridad en el trabajo que debe asegurar el empleador para garantizar su salud y seguridad laboral.

dd) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública y a la razón imperiosa de interés general de protección de los derechos de los trabajadores, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica de transporte urbano de mercancías (DUM) y actividades turísticas respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial y están expuestos a una mayor probabilidad de sufrir un accidentes. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

ee) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

ff) **Proporcionalidad:** el supuesto de exigencia del uso del casco de artículo 172.2 de la OMS se limita exclusivamente a las personas que hacen un uso intensivo de las vías públicas municipales para llevar a cabo una actividad económica de transporte de mercancías urbanas o al transporte de personas distintas de la persona que la conduce por estar más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial.

La circulación de los ciclistas que llevan a cabo distribución de mercancía que llevan a cabo una intensa circulación en situaciones de un intenso y cambiante tráfico urbano no pude equipararse a la circulación por vías interurbanas de los ciclistas federados que entrenan y compiten profesionalmente en carreras de velocidad o resistencia regulada en el artículo 118 del RGC.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

28ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita a la definición de zona peatonal del Anexo III el siguiente párrafo: “Quedan excluidas las bicicletas que podrán hacer uso de este espacio guardando las debidas condiciones de seguridad y prioridad de los peatones, salvo prohibición expresa señalizada”.

O alternativamente sustituir la definición por el siguiente párrafo sacado del manual de Infraestructura Ciclista del Ayuntamiento de Madrid: “Zona Peatonal Autorizada (ZPA): espacios peatonales donde se autoriza excepcionalmente la circulación de bicicletas” y modificar el conjunto del articulado en sustitución de Zona Peatonal.

Contestación:

Se desestima porque la definición recogida en el Proyecto normativo reproduce la definición contenida en el Punto 59 del “Anexo I. Conceptos básicos” del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

29ª) Alegación: artículo 177.2.a) OMS.

Solicita sustituir que establece la obligación de circular por el centro del carril por la siguiente redacción: "Su circulación se hará por la parte central del carril sin perjuicio de adoptar una posición secundaria (lateral) en carriles o calles extraanchas (más de 4,50 m.)".

Contestación:

Se desestima por los motivos previamente expuestos:

Se considera que la circulación por la parte central del carril es la que mayor protección a la persona ciclista porque obliga a cualquier otro vehículo que quiera adelantarla a hacerlo a través del carril contiguo y porque permite ofrecerle mayor espacio de maniobrabilidad en caso de invasión de un peatón o un bien u obstáculo en la calzada o la apertura de la puerta de un vehículo estacionado en la banda de estacionamiento.

Es una obligación de diligencia, por lo que la persona ciclista puede adaptar su circulación a las condiciones de la vía, situándose en otra parte de carril en función de las circunstancias del tráfico y de las condiciones de la vía, puede esquivar un bache o adaptar suposición para girar en una calle transversal.

Se dan por reproducidas las consideraciones expresadas previamente respecto de los carriles "extraanchos" y los carriles bus.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

30ª) Alegación: artículo 235.1.j) OMS.

Solicita suprimir la referencia a las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP de la propuesta de redacción de artículo 235.j) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Volvemos a incurrir en el error de equiparar un medio no motorizado como las bicicletas a las motos o coches. Sin que pongamos en cuestión el apercibimiento por el incumplimiento de alguna de las normas, la inmovilización de una bicicleta es claramente excesiva. Y más si se trata de circulación de bicicletas en carriles bici.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 235.1.j) de la OMS, en lugar de al artículo 235.j), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Es preciso señalar que la inmovilización es una medida provisional, no una sanción de tráfico.

Se estima parcialmente la alegación porque el artículo 104.1.c) in fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que:

> *"Artículo 104 de la LTSV. Inmovilización del vehículo.*

1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando:

c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas".

Por tanto, debe suprimirse la referencia a la inmovilización de bicicletas, no así de los VMP que no están sujetos a la excepción reconocida a las bicicletas y que estarían obligados al uso de casco en aquellos supuestos que se establezcan reglamentariamente en el RGC o en la OMS.

Por ello se estima la alegación en lo relativo a las bicicletas y se desestima respecto de los VMP, de forma que el artículo 235.1.j) de la OMS, propuesto por el Proyecto normativo, quedaría redactado en los siguientes términos:

"Apartado j) del artículo 235 de la OMS:

"j) Cuando quien conduzca y/o, en su caso, quien le acompañe en motocicletas, ciclomotores, vehículos especiales a que se refiere la legislación sobre tráfico y los VMP en los que así se requiera, circulen sin casco homologado o certificado, hasta que subsane la deficiencia."

31ª) Alegación: artículo 236.2.k) OMS.

Solicita sustituir la redacción de artículo 236.k) por la siguiente: "k) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP estacionados en la acera impidan o dificulten la realización por los servicios municipales de las tareas de mantenimiento o reparación de tales elementos, siempre que no puedan moverse de un lugar a otro donde no molesten". Para conservar el criterio de proximidad en el estacionamiento de bicicletas, es preciso complementar los aparcabicis como la posibilidad de amarre en el mobiliario urbano. Solo cuando una bicicleta impida labores de mantenimiento y reparación o dificulte gravemente el tránsito peatonal, podrá ser retirada (por su seguridad ya que habría que cortar el dispositivo que la amarra) siempre que sea imposible desplazarla a otro lugar conservando el amarre. Las bicicletas con sistema de autobloqueo sencillamente se desplazarán a otro lugar que no moleste

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.k) de la OMS, en lugar de al artículo 236.k), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.k) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada e vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las

bicicletas al establecer que: *"Siempre que…., cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público"*.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.k) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

32ª) Alegación: artículo 236.2.l) OMS.

Solicita añadir al artículo 236.l el siguiente contenido: "siempre que no pueda desplazarse a otro lugar conservando el amarre. En caso de ser una bicicleta con sistema de autobloqueo, bastará desplazarla hasta otro lugar".

El bajo peso de las bicicletas permite ser desplazadas a otro lugar que no moleste. Es un despropósito retirar las bicicletas y llevarlas a un depósito cuando la solución es mucho más sencilla, a no ser que haya una intención de acoso hacia la movilidad ciclista.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.l) de la OMS, en lugar de al artículo 236.l, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.l) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada de vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones…".

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.l) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

33ª) Alegación: artículo 237.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 237.1 de la OMS una nueva letra r) con el siguiente tenor literal: "r) Cuando impida o dificulte el acceso de las bicicletas a una instalación de aparcabicis".

Es obvio tener que asegurar el acceso a los aparcabicicletas si queremos asegurar cierta calidad en la movilidad ciclista.

Contestación:

El artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) habilita la retirada y depósito del vehículo: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público".

Por su parte el artículo 105.1.h) de la LTSV habilita legalmente la retirada de vehículos *"h) cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación"*.

El estacionamiento de vehículos que impidan estacionar o sacar bicicletas y VMP de los anclajes instalados en las reservas municipales causa una grave perturbación a los vehículos que no pueden estacionar ni ser extraídos de los anclajes para su circulación en términos del artículo 105.1.a) de la LTSV, obstaculizando y dificultando asimismo la circulación en términos del artículo 105.1.h) de la LTSV.

Al objeto de garantizar el acceso efectivo de las bicicletas y VMP a las horquillas aparcabicicletas municipales situados en el espacio público municipal, es decir, de garantizar la eficacia de las reservas de estacionamiento, **se estima la alegación** y se procede, en aplicación de los apartados a) y h) del artículo 105.1 del del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, a introducir un nuevo apartado "r)" en el artículo 237.1 de la OMS, que quedaría redactado en los siguientes términos":

> *"**Artículo 237.1.***
>
> *r) Cuando un vehículo obstaculice o impida el acceso o la salida de bicicletas y VMP a los anclajes municipales específicamente reservados para el estacionamiento de estos vehículos".*

Asimismo se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) para recoger dicho cambio y su fundamentación jurídica.

34ª) Alegación: artículo 237.2 apartados b) y c) de la OMS.

Solicita suprimir los apartados b) y c) de artículo 237.2 de la OMS.

Es un exceso hablar de daños o deterioro al patrimonio público el que haya alguna bici amarrada al mobiliario urbano e incluso a un árbol. Los actuales sistemas de amarre suelen están recubiertos de una funda que protege el objeto en el que se amarra. Además, la ligereza y mínimo volumen de una bicicleta o monopatín, en comparación a una moto, hace que sea muy difícil producir ningún daño.

Contestación:

Los apartados b) y c) de artículo 237.2 concretan supuestos de retirada de vehículo de la vía pública cuando sean ancladas a elementos vivos y/o a mobiliario y bienes de titularidad pública, pero que impliquen su deterioro. La finalidad de dichos apartados es concretar el supuesto de artículo 105.1.a) del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: "Siempre que deteriore algún patrimonio público", en lo relativo a la protección de patrimonio municipal verde (arbolado u otros elementos vegetales) y de mobiliario urbano o de cualquier otra titularidad pública que pueda implicar el deterioro del patrimonio público".

No es posible admitir que el estacionamiento de bicicleta se produzca en cualquier parte y, además, con un potencial daño para el patrimonio público, ya sea arbolado o ya sea mobiliario.

El artículo 237.2, incluyendo los apartados a) y b), se fundamenta en el artículo 105.1.a) de la LTSV y en el deber de defensa, protección y conservación de patrimonio de las Administraciones Públicas regulado en la legislación patrimonial de las Administraciones Públicas, por lo que su supresión planteada por la alegación resultaría contraria a Derecho.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 237.2) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

35ª) Alegación: Anexo IV OMS. Acera-bici.

Solicita sustituir la definición de "acera-bici" del Anexo IV de la OMS por la siguiente: "Plataforma ciclista a la misma cota y en continuidad con la acera".

Aunque en la Ley de Tráfico, en el PDMCM de Madrid y en el Manual de Infraestructura ciclista habla de vía ciclista señalizada sobre acera, nos parece que la definición que da la Instrucción de Vías Pública de "*plataformas que discurren a la misma cota y en continuidad con la acera*" marca una mejor diferenciación con la acera y contribuye a la clarificación de uso.

Contestación:

Se desestima porque el Proyecto recoge la definición regulada en el punto 77 del "Anexo I. Conceptos básicos" del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

36ª) Alegación: Anexo IV OMS. Ciclocalle.

Solicita añadir a la definición de "ciclocalle", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "Es una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor **serán residentes y** se debe colocar una señal vertical correspondiente para autorizar este uso. Por defecto, los únicos vehículos que pueden circular por la Ciclocalle son las bicicletas".

Normalmente en Europa el uso del coche en una ciclocalle es ocasional y normalmente suele corresponder a población residente (paso a garajes o plazas de aparcamiento). De este modo aseguramos una baja intensidad motorizada y una convivencia con la bicicleta.

Contestación:

Se desestima porque la definición de ciclocalles está vinculada a la circulación de bicicleta y no tiene por qué implicar una restricción de la circulación motorizados que exclusivamente permita la circulación de los vehículos a motor de los residentes.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

37ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona de prioridad peatonal".

Solicita añadir a la definición de "Zona de prioridad peatonal", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "las bicicletas podrán circular por ellas en los dos sentidos, conservando en todo caso la prioridad peatonal".

El propio PDMCM se refiere a las calles de prioridad peatonal ("Calle residencial" / S-28 o ZONA30)) aptas para autorizar la circulación de bicis y "a contracorriente".

Contestación: Se desestima porque por motivos de seguridad vial, previamente expuestos, el Proyecto normativo suprime la posibilidad de circulación de bicicletas en zonas 30. La definición de la zona de prioridad peatonal no puede contravenir la regulación de la circulación de bicicletas contenida en los artículos 167 a 170 de la OMS.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

38ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona o calle residencial".

Solicita añadir a la definición de "Zona o calle residencial": que todas las calles de plataforma única se considerarán "calle residencial" de prioridad peatonal. En las calles de plataforma única, la señal S-28 podrá usarse con carácter informativo pero no determina su carácter de calle residencial.

Las calles de plataforma única están diseñadas para ser calles residenciales de prioridad peatonal, pero con la norma propuesta solo llegan a serlo si están señalizadas con S-28. Esto provoca muchos equívocos, ya que en muchos barrios como Malasaña la mitad de las calles de plataforma única tienen la señal s-28 y la otra mitad no, sin ningún orden aparente, por lo que

es difícil saber en qué tipo de calle está uno. Además, si un peatón o vehículo entra a una calle residencial por cualquier punto que no sea el inicio de la misma calle, no tiene oportunidad de ver la S-28 o y no sabe si la calle es residencial o no.

Contestación:

La configuración de plataforma única determina la aplicación de la regulación de límite de velocidad a 20 kms/hora, de conformidad con lo previsto en los artículos 50.1.a) del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y 17.2.a) de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Pero ello no implica su configuración automática como zona o calle residencial. En este sentido debe recordarse que el artículo 112.8 del Reglamento General de Circulación exige la señalización expresa mediante señal S-28 para ordenar la vía como calle residencial:

> *"**Artículo 122 del RGC.** Circulación por la calzada o el arcén.*
>
> *8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal S-28 regulada en el artículo 159 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal.*

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

39ª) Alegación: Anexo IV OMS. Carril multimodal.

Solicita suprimir los "carriles multimodales" definidos en el Anexo IX de la OMS. Los llamados ciclocarriles han demostrado su inutilidad y comunican una falsa sensación de prioridad a los ciclistas. En la práctica, se comportan como un carril convencional. No tiene mucho sentido definir una diferenciación cuando no la hay.

Contestación:

Los vigentes ciclocarriles, que el Proyecto normativo denomina "carriles multimodales" por la posibilidad de circulación de otros vehículos como los VMP siempre que se circule empelando el casco para la protección de la cabeza por las personas usuarias de vehículos de movilidad personal, constituyen un elemento esencial de calmado del tráfico esencial para el fomento de la movilidad ciclista y la movilidad de los VMP, al garantizar las condiciones de seguridad vial esenciales para viabilizar la circulación de estos vehículos en carriles con limitación de velocidad a 30 kms/h.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

40ª) Alegación: artículo 168.1 OMS.

Solicita suprimir el artículo 168.1, que establece que la prohibición general de circulación de bicicletas por las aceras, calles y zonas peatonales, y que obliga al ciclista que precise acceder a éstas y a cruces de peatones señalizados, a que desmonte de la bicicleta y transitando con ella

en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como peatón.

Contestación:

El artículo 168.1 de la OMS se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación. La circulación de bicicletas, motos y VMP por aceras y zonas peatonales se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Por tanto la persona ciclista que desee circular con su bicicleta deberá desmontarse de la bicicleta y transitar peatonalmente con la bicicleta a su lado hasta el lugar en que desee volver a incorporarse al tráfico rodado una vez se incorpore a la calzada, momento a partir del cual podrá circular sobre la bicicleta.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

41ª) Alegación: artículo 168.2 OMS.

Solicita suprimir el apartado 2 de artículo 168 de la OMS y sustituirlo por el siguiente contenido: "Las personas menores de 14 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales solos o acompañados de un adulto también en bici. Circularán respetando la prioridad de los peatones, ajustando su velocidad a los mismos y mantendrán una separación mínima de un metro. En caso de alta densidad, desmontarán de la bicicleta y transitarán a pie por la acera con el vehículo a su lado".

En una ciudad sin apenas carriles bici protegidos y en un contexto (teórico) de promoción de la movilidad sostenible (en bici), parece razonable que como medida provisional y para promover el uso de la bici entre los más pequeños, estos puedan usar la acera, bien acompañados de un adulto también en bici o de forma autónoma. Pensemos en el camino escolar diario. Tal y como estaba redactado el artículo, no tiene mucho sentido hacer que el adulto en bici supervise al menor desde la calzada ya que, tanto la velocidad a la que iría como la atención al menor, podría suponer un factor de riesgo innecesario. Además, en calzadas de un único sentido, directamente sería imposible si el sentido del menor por la acera fuera contrario al de la calzada.

Contestación:

La regulación de artículo 168.1 de la OMS permite el desarrollo y fomento de uso de la bici por menores de 12 años, debiendo los padres u otros adultos que, en su caso, les acompañen

transitar peatonalmente en aplicación del citado artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación.

Por razones de seguridad vial en las aceras, al objeto de proteger a las personas que transitan peatonalmente por las aceras y zonas destinadas a los peatones, se considera oportuna la edad de 12 años.

42ª) Alegación: artículo 20.2 OMS.

Solicita añadir al artículo 20.2 de la OMS un nuevo apartado i) con el siguiente contenido: "i) Los ciclos y bicicletas". La circulación de bicicletas según las condiciones de convivencia con los peatones asegura precisamente el objetivo del artículo: *"la reducción del nivel sonoro y de emisiones contaminantes, fomento de los modos sostenibles de movilidad o promoción económica"* Difícilmente se promueven los modos sostenibles de movilidad si se prohíben las bicicletas.

Es importante diferenciar entre aceras y zonas peatonales (peatonalizaciones o áreas de prioridad peatonal) o Zonas Peatonales Autorizadas como hemos propuesto en anteriores alegaciones. Estas últimas pueden formar parte de un itinerario ciclista con características propicias de planeidad (orográficamente favorable), trazado directo (no rodeos), etc. (Art. 170.4 de la ordenanza en vigor) Evidentemente en las zonas peatonales se imponen condiciones claras de prioridad y seguridad peatonal tal y como hemos apuntado anteriormente. (alegación 13 y 26)

La permeabilidad ciclista en las calles es clave para un correcto desarrollo ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

m) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
n) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

43ª) Alegación: artículo 27.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 27.1 de la OMS el siguiente contenido marcado en negrita: "1. Las ocupaciones de las vías urbanas reguladas en esta Ordenanza requerirán autorización del órgano competente, previa la correspondiente solicitud de los interesados en los términos establecidos en esta Ordenanza. **Se exceptuarán aquellas actuaciones esporádicas, de**

carácter cultural, educativo o artístico, en espacios de uso peatonal siempre que no perjudique el flujo de los peatones y la calidad estancial de la zona".

Las áreas peatonalizadas deben favorecer la expresión cultural y espontánea de los ciudadanos. Cuando hablamos de dinamizar una ciudad debemos facilitar que en estos espacios puedan llevarse a cabo actividades artísticas sin que medie una tramitación burocrática previa. Bastaría el compromiso de que se realicen respetando la prioridad peatonal y la calidad estancial del área, aspecto éste que podría verse fortalecido al enriquecerse el uso y disfrute de la calle.

Contestación:

El artículo 27.1 de la OMS no es objeto no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo por lo que, en principio, no puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

k) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
l) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

No obstante, en la medida en que sí es objeto del Proyecto normativo el apartado 7 del mismo artículo 27 de la OMS se considera adecuado entrar al fondo de la cuestión planteada por la alegación, al objeto de facilitar la más amplia motivación de las alegaciones formuladas durante la información pública.

En ese sentido la alegación debe desestimarse porque los usos del espacio público peatonal y de las zonas estanciales son y deben ser objeto de autorización municipal porque el uso del espacio público municipal para el desarrollo de "actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico" afecta a los derechos del resto de personas usuarias del espacio público, puede afectar a la prestación de servicios públicos así como a la protección de patrimonio de las Administraciones Públicas.

En este sentido se recuerda que de conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV, corresponde a os municipios *"la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social"*.

Por su parte, el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid atribuye expresamente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la*

movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

La autorización de la ocupación regulada en el artículo 27.1 de la OMS es el instrumento jurídico imprescindible para armonizar los distintos usos y necesidades del espacio público municipal.

Por todo ello **se desestima** la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 47

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210711080 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación, se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Alegaciones:

Que se incorporen las siguientes alegaciones al "Proyecto inicial de la nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible", que quedan detalladas según los siguientes artículos:

1ª) Alegación:

A. PREÁMBULO II

Se estima oportuno añadir a este preámbulo los Objetivos la actuación contra el Cambio Climático; así, la segunda parte al párrafo b) de los Objetivos debería quedar formulada como: La protección del medio ambiente, especialmente la protección contra la contaminación atmosférica, conforme a lo previsto en los artículos 25.2.b), 26.1.d) y 33 de la LBRL y el artículo 5.3 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA), y la actuación contra el cambio climático conforme con el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2020-2030 y el estado de la emergencia climática declarado por el Ayuntamiento.

III Entre los objetivos que motivan el anteproyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible

(apartado III a)) se indica el dar cumplimiento a la normativa básica de calidad del aire concretada en: la Directiva 2008/50/CE (DCA), la Ley 34/2007 (LCA) y el Real Decreto 102/2011 (RCA).

Debería incluirse entre dichos objetivos: "El cumplimiento de los valores guía establecidos por la Organización Mundial de la Salud, reconocidos internacionalmente como la principal referencia para lograr una adecuada protección de la salud humana. Así, por ejemplo, la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) utiliza dichos valores como referencia en sus informes anuales sobre la calidad del aire en Europa, para estimar los daños a la salud provocados por la contaminación atmosférica".

También debería tenerse en cuenta: "Que el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017), el vigente plan de reducción de la contaminación de la ciudad de Madrid, incluye entre sus objetivos específicos el cumplimiento de los valores guía de la Organización Mundial de la Salud (página 70).

Asimismo, la Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid incluyó esta misma recomendación entre sus observaciones a este anteproyecto (informe de 9 de febrero de 2021), sin que fuera atendida".

IV Se considera necesario añadir a los párrafos a) y d) de los Objetivos específicos el siguiente texto:
"a) La regulación de la tarifa dinámica del Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) mediante el artículo 52.2.e) y la oportuna modificación de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 9 de octubre de 200, tienen una finalidad medioambiental para disuadir del uso del vehículo privado para evitar que se produzca un aumento de los niveles de dióxido de nitrógeno que ocasione un episodio de contaminación de NO2 que haga necesario a la adopción de ordenaciones temporales de movilidad, como consecuencia de la activación de planes de acción a corto plazo por motivos medioambientales en los términos regulados en el artículo 35 de la OMS, y para cumplir con el objetivo establecido en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2020-2030 de una reducción de 33% de las emisiones de gases de efecto invernadero relativo a 2020 hasta 2030".

"d) La introducción de medidas regulatorias para favorecer el uso del transporte público colectivo regular de viajeros y su intermodalidad con la movilidad peatonal, ciclista y en VMP, y así cumplir con el objetivo establecido en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2020-2030 de un cambio modal que afectará al 35% de los pasajeros-kilómetro que hoy día se realizan en vehículos convencionales de combustión".

1ª) Alegación: Preámbulo

Se estima oportuno añadir a este Preámbulo los objetivos de actuación contra el Cambio Climático.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

m) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del

Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

n) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

uuu) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

vvv) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

www) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

xxx) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

yyy) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

zzz) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

aaaa) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

bbbb) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

cccc) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco*

de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

B. PARTE DISPOSITIVA
Artículo 17. Velocidad. Considerando que en la actualidad es fácilmente constatable que no se respeta el límite de velocidad en dichos carriles multimodales, especialmente en vías con varios carriles por sentido, se considera necesario añadir las siguientes consideraciones al artículo:

"En el caso de los carriles multimodales (anteriormente llamados ciclocarriles) deberían implementarse medidas para que se cumplieran los límites de velocidad pues la experiencia en los años de funcionamiento de los mismos es que estos límites se incumplen de manera sistemática". "Instalación de cámaras de control de velocidad en carriles 30, en las vías con dos o más carriles de circulación por sentido".

Contestación:

Un ciclocarril o carril multimodal, es una vía de circulación compartida **limitada a 30 km/h de velocidad máxima**. La marca de bicicleta con dos flechas indica al ciclista que debe siempre circular por el centro de dicho carril. Se denomina sharrow de la combinación de share compartir y arrow flecha, es decir, carril compartido donde las bicis circularán centradas en el mismo. La velocidad en estos carriles, como se ha indicado anteriormente, está limitada a 30 km/h y así está indicado incluso mediante señalización horizontal.

El cumplimiento de la velocidad se realiza al igual que en el resto de los carriles de circulación a través de radares, cámaras y de la Policía Municipal y de los Agentes de movilidad.

No es por tanto un elemento para tener que considerar en una norma de carácter legal la forma de control de la velocidad. La Ordenanza legisla y limita la velocidad de recorrido en las vías urbanas y este control se ha de ejercer a través de los medios de disponen las administraciones públicas.

El problema de indisciplina de velocidad en los ciclo carriles o carriles multimodales también se produce en el resto de carriles de circulación de las calles de la ciudad de Madrid. En este sentido, desde el Ayuntamiento de Madrid se está trabajando en el control de estas velocidades a través de nuevos radares, instalación de foto rojos y cámaras que podrán ayudar a las administraciones con el cumplimiento y calmado de tráfico de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

3ª) Alegación:

Artículo 20.2. Zonas y vías peatonales Sobre este artículo, cabe reseñar que la circulación de bicicletas según las condiciones de convivencia con los peatones asegura precisamente el objetivo del artículo: "la reducción del nivel sonoro y de emisiones contaminantes, fomento de los modos sostenibles de movilidad o promoción económica"
Difícilmente se promueven los modos sostenibles de movilidad si se prohíben las bicicletas. Es importante diferenciar entre aceras y zonas peatonales (peatonalizaciones o áreas de prioridad peatonal) o Zonas Peatonales Autorizadas como hemos propuesto en anteriores alegaciones. Estas últimas pueden formar parte de un itinerario ciclista con características propicias de planeidad (orográficamente favorable), trazado directo (no rodeos), etc. (Art. 170.4 de la ordenanza en vigor). Evidentemente en las zonas peatonales se imponen condiciones claras de prioridad y seguridad peatonal tal y como hemos apuntado anteriormente. (alegación 13 y 26) La permeabilidad ciclista en las calles es clave para un correcto desarrollo ciclista. "La ordenación del tráfico ciclista no debe seguir las mismas pautas que la ordenación del tráfico de automóviles, puesto que los objetivos de movilidad sostenible y calmado de tráfico para ambos vehículos son opuestos: Las direcciones y sentidos del tráfico motorizado deben diseñarse de modo que se elimine el tráfico de paso por zonas residenciales y centros históricos.
Para las bicicletas el objetivo es justamente el opuesto, hacer dichas zonas transparentes para el tráfico de bicicletas. […] En función de sus dimensiones y del tráfico peatonal esperado ha de permitirse la circulación de bicicletas por las zonas de prioridad peatonal, ya sea sin separación de ningún tipo o mediante itinerarios ciclistas señalizados, a todas horas o en horarios limitados, a velocidad reducida y respetando la prioridad de lospeatones" (Ciudades y bicicletas ConBici – El papel de las ordenanzas municipales – Pons Seguridad vial 2016)
Por lo tanto, resulta necesario incluir: "Punto: i) Los ciclos y bicicletas"

Contestación:
El artículo 20.2 se refiere a zonas y vías peatonales y a las excepciones para ciertos vehículos que en casos muy excepcionales puedan tener acceso a estas zonas de clara prioridad peatonal. Para evitar cualquier conflicto en términos de seguridad vial, no se pueden incluir los ciclos y bicicletas como una excepción a la norma general de este tipo de zonas.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

4ª) Alegación

Artículo 22. Regulación general de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección. Sobre el Artículo 22.2, reseñar que la necesidad de desplazamiento de la población debe ser cubierta prioritariamente con medios sostenibles.
La bicicleta, junto con la movilidad a pie y en transporte público, es una pieza fundamental en un futuro modelo de movilidad sostenible. No tiene ningún sentido excluirla de los objetivos de las ZBEDEP. Es preciso nombrarla específicamente y no a través de ninguna fórmula genérica.

Por lo tanto, se propone incluir el siguiente objetivo como apéndice j): " j) promover y facilitar la movilidad en bicicleta".

Contestación: La propuesta de redacción del artículo 22.2 indica en su letra "*g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes*." Y *"h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes."* Por lo que se entiende incluida la movilidad ciclista, al hablarse de modos de movilidad menos contaminantes en el apartado h y de medios y vehículos menos contaminantes. En un artículo de una ordenanza no tiene sentido enumerar todos los posibles modos sostenibles que promueve ya que tiene una visión de carácter general y de futuro, y pueden seguir apareciendo nuevos modos con el paso del tiempo. Con esta redacción se pretende dar cabida a todos los modos sostenibles que hay en la actualidad y que puedan aparecer en un futuro.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en el análisis del impacto normativo inicial

5ª) Alegación

Por otro lado, sobre el Artículo 22.3 cabe añadir que, para promover la movilidad ciclista y protección de los más vulnerables en la ZBEDEP, es básico asegurar que la velocidad de los motorizados sea la menor de las posibles. La velocidad comercial del servicio público de transporte no se resentiría en tanto que su baja velocidad comercial es debido mayormente a la alta ocupación de la vía que les impide desarrollar velocidades más elevadas. Por tanto, si queremos subir esa velocidad comercial debemos ser más estrictos en la restricción a la ZBEDEP de lo que propone el actual proyecto de modificación (Artículo 9 y 10).

En definitiva, se estima necesario añadir a la medida d): "Se establece la limitación máxima de 30 km/h sin perjuicio de velocidades menores de acuerdo al carácter de la vía".

Contestación:

Tal y como se establece en el articulado de la Ordenanza de movilidad, las limitaciones de velocidad se definirán en los Decretos correspondientes que configuren la ZBEDPE. Por otro lado, en estas zonas, habrá vías principales de acceso a la ciudad, calles de varios carriles por sentido, calles de un solo carril por sentido, etc. por lo que no se puede generalizar una velocidad de recorrido para toda la zona, sino que se irá definiendo en función de las necesidades y de los estudios de movilidad que se hagan para la definición de esas zonas especiales.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en el análisis del impacto normativo inicial.

6ª) Alegación

Artículo 23. Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro. Se rechaza la modificación propuesta del artículo 23, basada en los siguientes motivos: La modificación del artículo 23 que se plantea en el anteproyecto de ordenanza implica una regresión respecto a las condiciones de funcionamiento de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central", establecidas en la OMS de 5 de octubre de 2018. Así, la nueva redacción propuesta recoge numerosas excepciones adicionales para permitir acceder y circular por esta zona a una cantidad significativa de vehículos que con la redacción anterior no podían hacerlo, por ejemplo: vehículos de empresas y autónomos ubicados en Madrid Central así como todos sus invitados, las motos en un horario ampliado, vehículos que accedan para dejar y recoger alumnos en centros educativos, abogados del turno de oficio, personas trabajadoras con horario nocturno… A este respecto cabe señalar: - El apartado 3 del artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética establece que, "Cualquier medida que suponga una regresión de las zonas de bajas emisiones ya existentes deberá contar con el informe previo del órgano autonómico competente en materia de protección del medio ambiente". En aplicación de este requerimiento legal la Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid se ha pronunciado en dos informes preceptivos previos, fechados el 9 de febrero de 2021 y el 26 de mayo de 2021, solicitando en ambos que: "se deberían estudiar las emisiones adicionales que se producen en la ZBEDEP Distrito Centro (denominada anteriormente "ZBEDEP Madrid Central") y su incidencia en la calidad del aire con objeto de garantizar que se satisface el objetivo establecido en el artículo 22.2.b del anteproyecto: Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente". No consta que el Ayuntamiento de Madrid haya cumplido este requerimiento de la Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid, que implicaría hacer público un informe sobre la modelización de los efectos en la calidad del aire que provocará el incremento del tráfico previsto en la zona afectada, garantizando que los cambios propuestos (la relajación de las restricciones que suponen), no implicarán riesgo de incumplimiento de valores límite legales. - Este asunto es muy relevante porque los datos disponibles de calidad del aire en la zona (estación Plaza del Carmen de la red de control de calidad del aire municipal) indican que el "margen de empeoramiento" de los niveles de NO2, sin llegar a rebasar los valores límite legales, es muy estrecho: Como se muestra en la tabla de arriba, la puesta en marcha de Madrid Central hizo posible que por

primera vez el valor medio anual de NO2 registrado en Plaza del Carmen (36 µg/m3 en 2019) fuera inferior al valor límite anual marcado por la legislación europea (40 µg/m3). Los datos indican que, si bien Madrid Central supuso un avance significativo en la mejora de la calidad del aire de la zona, dando lugar a una reducción del 22% en los niveles de NO2 respecto a la media de los 10 años anteriores, el valor alcanzado, 36 µg/m3, es todavía muy cercano al valor límite a8nual que no debe rebasarse nunca para cumplir con la legislación europea y preservar una adecuada protección de la salud humana. Un pequeño empeoramiento respecto del nivel de contaminación por NO2 alcanzado en 2019 (con un nivel de restricciones de tráfico que este anteproyecto pretende reducir significativamente), conllevaría un riesgo muy claro de volver a situaciones de vulneración del Valor Límite Horario de NO2 en la zona, que ya habíamos dejado atrás. Por otro lado, los valores alcanzados en 2020 en el contexto de las medidas frente a la pandemia por COVID-19 (27 µg/m3 de valor medio anual y 15 µg/m3 durante los tres meses de confinamiento entre marzo y junio), es indicativo de la gran mejora de la calidad del aire que es posible alcanzar en Madrid con medidas decididas de reducción del tráfico. - En este contexto debe recordarse que el Reino de España fue denunciado por la Comisión Europea ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) en julio de 2019 por el incumplimiento sistemático (todos los años desde 2010) de los valores límite legales de NO2, tanto en Madrid como Barcelona. Es notorio que los países de nuestro entorno, en la misma situación de emplazamiento legal por incumplimiento de valores límite de calidad del aire, han reaccionado poniendo en marcha medidas ambiciosas que suponen un incremento significativo de las restricciones al tráfico respecto de sus normativas anteriores a ser denunciados ante el TJUE, lógicamente. Por ejemplo: La ULEZ o Zona de Emisiones Ultra Bajas de Londres, el Área B de Milán (que complementa al Área C), o las numerosas medidas encaminadas a la reducción del tráfico en París a la que se sumará la recientemente anunciada "Zone apaisé Paris Centre & Saint Germain" inspirada explícitamente en Madrid Central. El relajamiento de las restricciones al tráfico en la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" que se persigue con la redacción del artículo 23 de este anteproyecto supondría encaminar a Madrid en el sentido opuesto en el que avanzan las grandes ciudades europeas y colocar al Reino de España ante una más que probable sentencia condenatoria y multa correspondiente por parte del TJUE. - Por todo lo anterior es claro que lo que toca hacer en la situación actual es lo contrario de lo que se plantea en este anteproyecto: reforzar y extender la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central", que ha demostrado gran eficacia, al tiempo que se implementan acciones adicionales que abarquen otros ámbitos de la ciudad, desarrollando las medidas contempladas en el vigente Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, así como otras que se consideren adecuadas y que permitan que Madrid alcance cuanto antes niveles de calidad del aire saludables.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la

salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

o) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

p) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de

protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *dddd) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *eeee) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *ffff) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

gggg) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

hhhh) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

iiii) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

jjjj) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

kkkk) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

llll) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor

brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

7ª) Alegación

Artículo 24. Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica.
El artículo 24 del anteproyecto regula lo que denomina la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) de Plaza Elíptica. Se reconoce que esta zona de la ciudad sufre un grave problema de contaminación atmosférica y se plantea la adopción de medidas encaminadas a mejorar la calidad del aire en dicho entorno. El objetivo proclamado del artículo 24 es loable, pero las medidas que se plantean son decepcionantes y de una escala ridículamente pequeña en relación con la magnitud del problema de la calidad del aire de la zona. En esencia, la propuesta consiste en delimitar una reducida zona de actuación en el entorno inmediato de Plaza Elíptica, dentro de la cual se propone restringir la circulación exclusivamente de vehículos con clasificación ambiental A (es decir, sin etiqueta de la DGT), estableciendo para ello un amplio abanico de excepciones y un calendario escalonado para su implementación que se prolonga hasta el año 2025. Consideramos que el impacto previsible de las medidas planteadas será muy discreto en el mejor de los casos, pero muy alejado de lo que se requiere por las siguientes razones:
- La tabla superior muestra los valores anuales de NO2 registrados en la estación de Plaza Elíptica entre 2010 y 2020. Como puede verse, entre 2010 y 2019 los niveles de contaminación por NO2 alcanzados en la zona fueron ampliamente superiores al Valor Límite Anual marcado por la legislación europea (40 µg/m3). Incluso en el año 2020, fuertemente condicionado por las excepcionales medidas de restricción de la movilidad a causa de la situación pandémica, los niveles de contaminación registrados en Plaza Elíptica rebasaron el valor límite legal anual, siendo la única de las más de 800 estaciones de medición de la contaminación del Estado Español en hacerlo, y una de las pocas en el ámbito de la UE. Esto da una idea clara de la magnitud del problema: las restricciones provocadas por la COVID-19 en 2020 supusieron una reducción de la contaminación en el entorno de la Plaza Elíptica del 29% respecto a la media de los diez años anteriores y ni aun así se consiguió cumplir con el valor límite anual fijado por la legislación europea.
- Para conseguir la drástica reducción de la contaminación atmosférica que se requiere en la zona hay que hacer frente a la causa principal del problema: el tráfico correspondiente a los más de 140.000 vehículos que diariamente entran o salen de Madrid por la A-42. - En realidad, se debe encarar el problema del tráfico metropolitano en su conjunto. Hay que recordar que la red de control de la calidad del aire de Madrid está compuesta por un número limitado de estaciones, 24, que se localizan en entornos que se seleccionaron por ser representativos de distintas situaciones que inciden sobre la calidad del aire, que pueden repetirse en distintas zonas de la ciudad. Así, la estación de Plaza de Elíptica es representativa de una zona de la ciudad afectada por la presencia de una importante vía de acceso de vehículos desde la corona metropolitana, la A-42. Pero en Madrid hay otras zonas que sufren el mismo problema, por ejemplo, el entorno del Paseo de Extremadura, es decir, el acceso de la A-5 a Madrid, que no cuentan con una estación de control de calidad del aire, pero sufren un problema similar (o mayor) de contaminación atmosférica. Por lo tanto, si los niveles de contaminación por NO2 en Plaza Elíptica motivan una actuación en su entorno, también deben motivar actuaciones en todas las zonas de la ciudad afectadas por el mismo problema: las principales vías de acceso a Madrid del tráfico metropolitano. Limitar las actuaciones de mejora de la calidad del aire únicamente al entorno inmediato de ciertas estaciones de medición no es resolver el problema de la calidad del aire en la ciudad, es tratar de esconderlo.

- Según el último estudio disponible del parque circulante de Madrid (datos de 2017) elaborado por el ayuntamiento, el 43,5% de los vehículos que circulan por la ciudad pertenecen a personas cuyo código postal corresponde a otros municipios de la Comunidad de Madrid o bien a otras provincias. Por lo tanto, la puesta en marcha de actuaciones orientadas a fomentar un cambio modal en el acceso a la ciudad (más transporte público y bicicleta, menos coches), mejoraría la calidad del aire no solo en el entorno de las vías de acceso si no en el conjunto de la ciudad. Deben ponerse en marcha sin demora actuaciones como los carriles-bus en las principales vías de acceso, que llevan planteadas varias décadas, que aparecen en los sucesivos planes de reducción de la contaminación de ámbito municipal, autonómico y central, pero nunca llegan a ejecutarse.
Deben considerarse también otras opciones como el peaje de entrada a la ciudad que está dando resultados positivos en diversas ciudades europeas. Y por supuesto, no se debe perseverar en el error promoviendo nuevas ampliaciones de autovías, como la A-42, que son actuaciones que van en dirección opuesta a la mejora de calidad del aire que necesita Madrid.
- En este contexto, la actuación que plantea el anteproyecto para Plaza Elíptica, centrada en una limitación (progresiva y con múltiples excepciones) únicamente de los vehículos con clasificación ambiental A, vehículos de más de 20 años (gasolina) o 16 (diésel), que según la estimación declarada del ayuntamiento suponen el 10% del parque circulante (aunque el último estudio del parque circulante se realizó en 2017 y la estimación puede ser desfasada), resulta claramente insuficiente.
– La propia Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, mediante informe de la Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático fechado el 9 de febrero de 2021, realizó sugerencias de interés que no han sido tenidas en cuenta en el anteproyecto y nos parecen acertadas: - “Estudiar la ampliación de la superficie ocupada por esta ZBEDEP, ya que, entre otros aspectos, una zona de escasa superficie puede provocar un efecto de “cambio de ruta” en los vehículos, que bordearían la zona, consiguiendo el efecto no deseado de aumento de emisiones y por tanto del empeoramiento de la calidad del aire.”
- “Se sugiere que se valore la limitación del acceso y la circulación, al menos, a los vehículos con distintivo “B”. En el mismo sentido a los vehículos con Masa Máxima Autorizada superior a tres mil quinientos kilogramos que no se dediquen al transporte público de viajeros.” Además, no se aprecia que quede reflejado en la ZBEDEP de Plaza Elíptica que las bicicletas y VMP estén excluidas de la restricción de paso a esta zona. En el anterior artículo (art. 9) esta exclusión se circunscribe a la ZBEDEP Distrito Centro.
Es por ello que se estima necesario añadir un epígrafe adicional que constate que quedan incluidas “Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y los VMP”.

Contestación:
Sin ánimo de ser reiterativos, los argumentos expuestos en las alegaciones anteriores justifican rechazar esta alegación que, entre otras cosas, vulneraría el espíritu del Proyecto de Ordenanza y las medidas establecidas en su articulado.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en el análisis del impacto normativo inicial.

8ª) Alegación

Artículo 25. Medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico. Sobre el artículo 25.5, no parece muy razonable excluir a las bicicletas en episodios de congestión o alta contaminación cuando en ningún caso son las causantes. Todo lo contrario, desarrollar la alternativa ciclista forma parte de una política de menor uso de automóviles y motos que son quienes precisamente originan las situaciones no deseables de contaminación, congestión e inseguridad.

Con esto, se estima oportuno añadir otro punto: " i) las bicicletas y otros ciclos y VMP".

Contestación: En la redacción del artículo 25 no se excluyen las bicicletas ni otros ciclos y VMP eléctricos, por lo que no se entiende que se tengan que exceptuar, ya que no están incluidos en las restricciones.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en el análisis del impacto normativo inicial.

9ª) Alegación

Artículo 27. 1. Régimen jurídico
Las áreas peatonalizadas deben favorecer la expresión cultural y espontánea de los ciudadanos. Cuando hablamos de dinamizar una ciudad debemos facilitar que en estos espacios puedan llevarse a cabo actividades artísticas sin que medie una tramitación burocrática previa. Bastaría el compromiso de que se realicen respetando la prioridad peatonal y la calidad estancial del área, aspecto éste que podría verse fortalecido al enriquecerse el uso y disfrute de la calle.

Debe añadirse por tanto: "1. Las ocupaciones de las vías urbanas reguladas en esta Ordenanza requerirán autorización del órgano competente, previa la correspondiente solicitud de los interesados en los términos establecidos en esta Ordenanza. Se exceptuarán aquellas actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico, en espacios de uso peatonal siempre que no perjudique el flujo de los peatones y la calidad estancial de la zona".

Contestación:

Como indica el artículo 27.1, el mismo trata de ocupaciones de las vías urbanas reguladas, que en todo caso se requerirá de autorización del órgano competente, previa solicitud del interesado. En este sentido cualquier excepción que no esté claramente regulada, difícilmente se puede asegurar su cumplimiento.

Por otro lado, los espacios públicos en la ciudad de Madrid tienen numerosos usos que hay que tener perfectamente ordenados y controlados por el órgano competente para evitar duplicidades que impidan ciertas actividades que ya tenían al oportuna autorización o figura administrativa para la ocupación de la vía.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

10ª) Alegación

Artículo 38. Señalización de las ocupaciones.
Sobre el artículo 38.4, cabe añadir que, en ocasiones, tal y como ocurrió hace unos años en el carril bici de la calle O'Donnell o como sucede actualmente en la calle de Santa Engracia, las ocupaciones se hacen a costa de las vías ciclistas sin que se implemente ninguna alternativa para las bicicletas. Es importante tomarse el tránsito ciclista en serio y aplicar los desvíos que correspondan sin menoscabo de la seguridad, accesibilidad y que no supongan un rodeo.
Por lo tanto, se estima necesario: Sustituir el enunciado por: "En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá" Añadir un cuarto punto: "d) en caso de vía ciclista, señalizar un desvío y protegerlo del tráfico ordinario de modo que no haya diferencia en el grado de seguridad y accesibilidad y no suponga un rodeo reseñable".

Contestación: Cuando se habla de ocupaciones en carril en el texto de la ordenanza de movilidad sostenible, se hace de forma genérica, pero si que se podría considerar hacer la referencia a las vías ciclistas. Lo que parece prácticamente incompatible es asegurar que durante una obra se pueda conseguir señalizar una vía con el mismo grado de seguridad y accesibilidad que si no hubiera obra. Este ultimo apartado no se puede considerar, ya que durante la ejecución de obras no se puede asegurar la misma movilidad que sin la existencia de las obras.

Por todo lo anterior **se considera parcialmente la alegación planteada** y el texto de la nueva Ordenanza de movilidad sostenible quedaría como sigue:

"Artículo 38.4 En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:"

11ª) Alegación

Sobre el artículo 38.5, se estima que, por las propias características de masa y velocidad, no podemos equiparar las bicicletas a los automóviles en el momento de ser sujetos de restricción. Habrá casos en que el corte de la calle tan solo afecte a vehículos de mayor volumen y queden excluidos otros más pequeños y versátiles como las bicicletas.
Por esto, se estima necesario añadir: "Se considerarán los diferentes tipos de vehículos a la hora de aplicar los cortes, teniendo una especial consideración con las bicicletas como vehículo menos invasivo que no precisa, en muchas ocasiones, de la prohibición de otros por sus

propias características físicas. En caso de que las bicicletas no pudieran pasar se diseñará un itinerario alternativo que no suponga mayor rodeo, inseguridad o merma de accesibilidad".

Contestación: Analizada la alegación sobre el texto del artículo 38.5, se considera que el texto incluido en la propuesta de Ordenanza de movilidad es lo suficientemente inclusivo por lo que no es necesario particularizar para el caso de las bicicletas ni de otros modos de movilidad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en el análisis del impacto normativo inicial.

12ª) Alegación

Artículo 41. Autobuses.
Apartado 1. Sobre la nueva redacción del Artículo 41, consideramos que la propia distinción entre líneas que discurren en horario nocturno supone un criterio de distinción lo suficientemente válido para no ser ampliado con otras consideraciones, que pueden producir situaciones injustas, como que un viajero pueda o no pueda hacer uso del servicio de parada extraordinaria según la zona del municipio de Madrid por el que transite. Por lo tanto, se estima necesario eliminar la mención a "determinadas líneas de autobuses", quedando la formulación del artículo como: "... Sin perjuicio de ello, la Junta de Gobierno u órgano en que delegue podrá, durante el horario nocturno, autorizar en las líneas de autobuses que operan en este horario la parada extraordinaria para la bajada, y en su caso subida, de las personas que así lo soliciten…"

Contestación:

La Empresa Municipal de Transportes, tiene los siguientes datos anuales:

- Opera una flota de 2.003 autobuses y 78 vehículos de ayuda a la movilidad.
- Explota una red de 218 líneas de autobús (189 diurnas, 28 nocturnas y Exprés Aeropuerto)
- Explota una red de líneas de autobús con 3.861,68 kilómetros de longitud y 10.707 paradas. (Año 2020)
- Gestiona el servicio de Bicicleta Pública de Madrid (BiciMAD) con 2.964 bicicletas y 258 estaciones.
- Recorre 87 millones de kilómetros (Autobús. Año 2020).
- Transporta 241,5 millones de viajeros (Autobús. Año 2020).
- Registra 3,49 millones de usos (BiciMAD. Año 2020)
- Registra 1,35 millones de entradas de vehículos (Aparcamientos. Año 2020).
- Realiza más de 32.000 retiradas de vehículos al año. (Grúa. Año 2020)

Dado el volumen de viajeros, líneas y personal que moviliza, no se puede asegurar que en todas las líneas disponibles se pueda facilitar una parada extraordinaria, por eso en el cuerpo de la Ordenanza se indica en determinadas líneas, que se analizarán en base a determinados condicionantes de peligrosidad, número de accidentes, capacidad de recursos humanos, etc.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en el análisis del impacto normativo inicial.

13ª) Alegación

Artículo 47. Prohibiciones. Sobre el artículo 47.2 y 3, es obvio que en todo el artículo se obvian las bicicletas y el redactor tan solo tiene presente el automóvil y el espacio que ocupa. Sugerimos una redacción más inclusiva con aquellos medios que poco o nada tienen que ver con los coches y que en ningún caso son los causantes de los problemas que la presente ordenanza pretende solucionar.

Contestación: Analizado el texto del artículo, queda claro que se está hablando de aparcamiento de vehículo ya que el siguiente artículo, el 48, ya se habla de bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas, vehículos de dos o tres ruedas asimiladas a ciclomotores o a motocicletas. Por todo lo anterior se considera que no es necesario realizar esta excepción en el artículo.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en el análisis del impacto normativo inicial.

14ª) Alegación

Artículo 48. Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.
De manera general, el presente artículo expresa que no pueden aparcar motos y bicis en la acera, aunque posteriormente se exponen tantas excepciones que unidas a la escasa vigilancia de la indisciplina en el aparcamiento, resultan papel mojado. Debe tenerse en cuenta que el carácter de excepcionalidad puede dar lugar a arbitrariedad en la aplicación de la norma. La normativa debería ser más clara y fácil de asimilar, en su caso señalizando claramente los espacios donde estos vehículos pueden aparcar.
Es por ello, que proponemos sustituir en el redactado: Por otro lado, si bien consideramos que el peatón debe de gozar de una preferencia total en aceras, libres de vehículos aparcados en las mismas, queremos reseñar específicamente que es necesario que se siga permitiendo el anclaje en el mobiliario urbano de bicicletas particulares con las normas vigentes mientras no se desarrolle una red suficientemente amplia de anclajes lo cual aún está muy lejos de conseguirse. El aparcamiento de las bicicletas particulares ancladas al mobiliario urbano no ha causado problemas hasta ahora, sí lo han hecho las de las flotas de las empresas de alquiler que son las que se deberían regular.

Según el Manual de Aparcamientos editado por el IDEA, del Mº Industria: “para no perder una de las mayores ventajas de utilizar la bicicleta, el desplazamiento puerta a puerta, el aparcamiento se debe construir en un radio máximo de 50 m (30 segundos andando) alrededor de los puntos de interés. En caso contrario los usuarios recurren al aparcamiento espontáneo, atando las bicicletas a los árboles, papeleras, mobiliario urbano o señales de tráfico que se encuentren en las inmediaciones del lugar de destino. Será más apreciado un aparcamiento que se encuentre justo antes del destino, que justo después” Es una obviedad el escaso número de aparcabicicletas con relación al número de lugares y destino de desplazamientos, por lo que sería un auténtico despropósito prohibir el amarre de las bicicletas en el mobiliario urbano. Además, tal y como dice el referido manual: “Es importante destacar el valor del aparcamiento espontáneo en la investigación antes de proponer soluciones de aparcamiento, tanto para identificar los hábitos de quienes lo utilizan como para ver qué lugares son los preferidos para aparcar. La observación previa de este tipo de aparcamientos puede aportar una valiosa información para el planificador de aparcamientos y ayuda a evitar gastos en instalaciones que después no se utilicen, eligiendo en su lugar el aparcamiento espontáneo”.

Por tanto, para el fomento de la movilidad en bicicleta, es importante complementar los aparcamientos específicos con el uso del mobiliario urbano modificando incluso éste mediante diseños adecuados. Limitar el anclaje de las bicicletas a los pocos aparcabicis existentes, uno por cada tres kilómetros de vías públicas de la ciudad de Madrid y regular la retirada de la bicicleta por el amarre al mobiliario urbano como establece el artículo 89 del presente proyecto de modificación, es un ataque claro al uso de la bicicleta. También, hemos de tener en cuenta las bicicletas con sistema de autoanclaje, las del sistema de bicimad go o las bicicletas de carga en su función de reparto. Las aceras tienen espacios que se sitúan fuera del flujo peatonal (entre alcorques, esquinas,...) que podrían emplearse para estacionar puntualmente una bicicleta. Es muy lamentable que se acuse a la bicicleta de impedir y obstaculizar la accesibilidad peatonal y se obvie a las motos que son quienes por su volumen y número ocupan masivamente y alteran este espacio protegido. Sobre la obligación de bajarse de la bicicleta para llegar al aparcamiento, no parece muy razonable que un vehículo con una masa de 15 kilos aprox. esté obligado a ello y otros con masas mucho mayores como motos, ciclomotores, no, sabiendo que es práctica habitual en el desarrollo ciclista, las zonas de convivencia peatón-bici bajo unas claras condiciones de seguridad a favor del primero.

Con todo esto, consideramos oportunas las siguientes modificaciones: Sustituir la expresión: “Con carácter excepcional podrán…” por “Debido a la escasez de estaciones y anclajes específicamente reservados también podrán…”

En el apartado 1., suprimir el término “exclusivamente”.

Suprimir el punto b) y sustituirlo por: “b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos circularán diligentemente, a paso de peatón y manteniendo la distancia de seguridad con los viandantes hasta el lugar de estacionamiento. Si por la densidad peatonal fuera imposible cumplir estas condiciones, harán el desplazamiento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento. En ausencia de estacionamientos específicos alrededor (no más de 50 m – 30 segundos andando), y a fin de proteger el criterio de proximidad -puerta a puerta- de la movilidad ciclista, el aparcamiento de bicicletas se complementará pudiendo amarrarla en vallas o elementos de mobiliario urbano, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales. Podrán situarse en la acera, anclado o no al mobiliario urbano siempre que se conserve un ancho

mínimo de 2m y no ocupen el pavimento tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público".

Contestación:

La redacción que el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) de 5 de octubre de 2018 promueve que las motocicletas, los ciclos y VMP estacionen en las reservas específicamente habilitadas para los respectivos tipos de vehículos, por lo que en su regulación esencial ofrece un tratamiento similar, sin perjuicio de determinadas diferencias establecidas en atención al tipo de movilidad para la que se empelan por los distintos usuarios.

El distinto tratamiento en materia de estacionamiento de las motocicletas y ciclomotores respecto de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los VMP no se fundamenta en las diferencias de espacio ocupado ni en su sostenibilidad, sino en la realidad fáctica de los problemas de accesibilidad y seguridad vial que se producen en las aceras y en las necesidades de movilidad que satisfacen uno y otro tipo de vehículos.

Las personas usuarias de motos y ciclomotores, por la masa y peso de su vehículo y su mayor precio, tienen un mayor cuidado en el estacionamiento de sus vehículos de forma que no impidan la accesibilidad universal.

Frente a esta realidad, las personas usuarias de bicicletas y VMP, especialmente de los vehículos destinados a su arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija estacionan habitualmente incumpliendo las obligaciones de accesibilidad y circulan por las aceras poniendo en peligro la seguridad vial de los peatones.

Las personas usuarias de bicicletas y VMP privados a la hora del estacionamiento tienen un mayor cuidado para evitar su robo o su vandalización.

Por otro lado, es preciso considerar que las bicicletas y los VMP permiten una movilidad de corto y medio recorrido de entre 1 y 15 kilómetros por lo que, con carácter general, solo constituyen una alternativa de comunicación interurbana si se realiza un uso intermodal de estos vehículos en combinación con el transporte público colectivo. Mientras que las motocicletas permiten una comunicación urbana e interurbana de mayor recorrido, por lo que constituye una alternativa al vehículo automóvil privado que circula y estaciona en la ciudad de Madrid proveniente no solo de otras vías de la ciudad de Madrid sino de vehículos cuyo origen de tránsito se encuentra en vías de otros municipios o Comunidades Autónomas, por lo que si bien no suponen una ventaja en materia de sostenibilidad sí suponen un beneficio muy positivo en materia de consumo de espacio público urbano en comparación con el automóvil privado.

La expansión de las motocicletas eléctricas y los servicios de arrendamiento sin conductor de motos "CERO Emisiones" de corta duración y sin base fija permiten incrementar la sostenibilidad de este tipo de vehículo.

La regulación del estacionamiento de motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, y la regulación del estacionamiento de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos responde a las características específicas de ambos tipos de vehículos, sus

repercusiones en materia de disciplina viaria, seguridad vial en la acera y de consumo del espacio público.

Asimismo, se recuerda que la redacción del último párrafo del artículo 48.1 del Proyecto inicial permite, con carácter excepcional, anclar su bicicleta o VMP a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales. Dicho precepto no ampararía el anclaje a señales de tráfico, a farolas ni a otros elementos del espacio público municipal.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en el análisis del impacto normativo inicial para motivar la regulación de la propuesta normativa del artículo 48 de la OMS**.

15ª) Alegación

Artículo 49. Objeto, ámbitos de ordenación, requisitos medioambientales e información a la ciudadanía.
Sobre la nueva redacción del Artículo 49, en aras de una movilidad verdaderamente sostenible, la necesidad de repercutir monetariamente las externalidades causadas por el uso del espacio público del que se sirven los vehículos a motor debe extenderse a cualquier momento del día y a cualquier día del año, independientemente de su condición de festivo o no laborable. Se constata que actualmente, fuera de los periodos en los que está activo el SER, se produce un efecto llamada a la circulación de vehículos (ligada a zonas de ocio nocturno, eventos deportivos, etc.) causado por la gratuidad del aparcamiento.

Por consiguiente, se propone: “Eliminación de las distintas franjas horarias y diarias en las que el servicio de Estacionamiento Regulado no es de aplicación, quedando este activo de manera continua durante la totalidad de días y horas del año”. Artículo 52. Autorización de estacionamiento. Sobre la nueva redacción del Artículo 52, siguiendo el espíritu expresado en esta Ordenanza de perseguir una Movilidad más Sostenible promoviendo el aparcamiento en espacios subterráneos fuera de la vía pública, el tiempo permitido tanto en las Plazas Verdes como en las de Alta Rotación debe ser drásticamente reducido, para que su uso quede acotado a gestiones de realmente muy poca duración. Se propone de esta manera: “Reducir el tiempo de habilitación para las categorías de Plazas Verdes (de 2 horas a 1 hora) y de Alta Rotación (de 45 minutos a 15 minutos)”.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

q) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

r) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *mmmm) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *nnnn) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

oooo) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

pppp) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

qqqq) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

rrrr) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ssss) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

tttt) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

uuuu) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

5º) Alegación: Medidas extraordinarias de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico en episodios de congestión y grave congestión de tráfico.

Contestación:

La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.
No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte.

Además, en episodios de congestión y grave congestión de tráfico, los protocolos exigen la reducción drástica de la circulación y el uso del transporte público.

Se desestima porque el artículo 25 de la OMS no se refiere a ordenaciones temporales por motivos medioambientales, sino a medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Puede resultar necesario prohibir con carácter extraordinario y temporal la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

16ª) Alegación

Artículo 55. Ámbitos diferenciados. La creación de Ámbitos Diferenciados parece perseguir equiparar las pautas de uso de sus potenciales usuarios a la de las Plazas Azules, lo cual resulta un planteamiento erróneo, sobre todo teniendo en cuenta el alto valor que adquiere el espacio público en lugares como las inmediaciones de Intercambiadores de Transporte o Centros Sanitarios. El aparcamiento en estos lugares debe ser de extraordinaria rotación, no precisamente basado en largas estancias.
Con todo esto, se propone: "Eliminar la condición de aparcamiento en los Ámbitos Diferenciados de hasta 12 horas, reduciendo la estancia máxima permitida a las 2 horas".

Contestación:

Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el*

lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

e) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

f) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

   La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

g) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del

artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

h) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

g) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

h) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto- frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

i) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

j) el “efecto-frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

k) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

l) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo, la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

o) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

p) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

q) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

r) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

s) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

t) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

u) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

.

17ª) Alegación

En el título tercero del libro I se suprime el CAPÍTULO IV.
Señalización, que queda sin contenido. Consideramos tremendamente necesario mantener la figura de las Zonas de Aparcamiento Vecinal, fomentando su implantación de manera generalizada. Por lo que nos oponemos frontalmente a su eliminación. Existe una notoria necesidad de regular el aparcamiento de vehículos a motor en vía pública más allá de la zona

de aplicación del SER. Las Zonas de Aparcamiento Vecinal quedaron definidas como una herramienta que puede ser muy válida para afrontar esta problemática, sobre todo en los barrios limítrofes a los que sí tienen implantado el SER (además de ser perfectamente complementarias respecto del SER).
Por lo tanto, estimamos necesario: "Mantener las Zonas de Aparcamiento Vecinal dentro de la Ordenanza, revirtiendo su eliminación".

Contestación:
Basándonos en los argumentos anteriores, y sin ánimo de ser reiterativos, aceptar esta alegación supondría contravenir el espíritu de la norma y de todo el articulado del Proyecto de la Ordenanza.
Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza

18ª) Alegación
Artículo 56. Plazas de alta rotación. Las Plazas de Alta Rotación pueden ser una herramienta válida a la hora de optimizar el aparcamiento en superficie. Ahora bien, su tiempo de utilización debe de ser realmente reducido. 45 minutos suponen una cantidad de tiempo bastante elevada, que debe de ser reducida drásticamente para que el uso de estas plazas se ciña a actividades puntuales. Asimismo, debe eliminarse la posibilidad de suplementar el pago por exceso de tiempo, ya que este tiene un efecto totalmente contrario a la utilización de estas plazas durante espacios cortos de tiempo.
Por lo tanto, creemos conveniente: "Reducir el tiempo máximo autorizado de estacionamiento de 45 a 15 minutos". "Eliminar el concepto de suplementar el pago por exceso de tiempo".

Contestación:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el*

lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

i) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

j) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

   La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

k) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del

artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

l) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

m) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

n) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto- frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

o) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

p) el “efecto-frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

q) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

r) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo, la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

v) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

w) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

x) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

y) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

z) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

aa) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

bb) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

.

19ª) Alegación

Artículo 57. Ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado.

Ampliar el ámbito espacial del SER es sin duda una medida positiva para la optimización del aparcamiento en toda la ciudad. Las medidas de regulación son tremendamente necesarias en la periferia de Madrid, por lo que carecía de sentido la anterior limitación territorial. Ahora bien, este crecimiento en las zonas cubiertas debe de ser generalizado y no circunscrito a barrios puntuales.
Por tanto, consideramos necesario incluir que: "La ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado no debe circunscribirse a ciertos barrios de la periferia, sino que debe generalizarse en toda la franja de territorio entre M-30 y M-40 (más aún si se pretenden eliminar las Zonas de Aparcamiento Vecinal)".

Contestación:

La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b) de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

m) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

n) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

   La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

o) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de

efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

p) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

s) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

t) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

u) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

v) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

w) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

x) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

cc) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

dd) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

ee) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

ff) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

gg) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

hh) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

ii) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

9- Dada su importancia, y por todo lo anteriormente dicho, el Ayuntamiento ha previsto los mecanismos necesarios para unas posibles ampliaciones del SER en otras zonas de Madrid.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo (MAIN).

20ª) Alegación

Artículo 72. Reservas para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y vehículos de movilidad personal. Sobre el artículo 72, resulta importante que en los enunciados de los artículos aparezca los tipos de vehículos que se ven afectados por los mismos, por lo que se estima necesario añadir en el enunciado, bicicletas.
Queda, por tanto: "Artículo 72. Reservas para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y vehículos de movilidad personal".

Contestación:

Analizado el contenido del artículo y que en el cuerpo del mismo también se hace referencia a las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, se considera que se puede incluir la palabra bicicleta en el título del artículo tal y como aparecen otros modos de movilidad.

Por todo lo anterior **se considera aceptada la alegación** y el título del artículo quedará

"At. 72 reservas para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y vehículos de movilidad personal."

21ª) Alegación

Artículo 75. Disposiciones técnicas. Igualmente, deben añadirse en el enunciado referencias explícitas a las bicicletas, quedando por tanto el Artículo 75: "En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:"

Contestación: Analizado el contenido del artículo y que en el resto de los artículos del mismo tipo también se consideran incluidas las bicicletas, se considera que se puede incluir la palabra bicicleta en el título del artículo tal y como aparecen otros modos de movilidad.

Por todo lo anterior se considera aceptada la alegación y el título del artículo quedará:

"Art. 75 En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:"

22ª) Alegación

Artículo 87. Señalización y procedimiento. La segregación de un espacio puede hacerse a través de elementos fácilmente rebasables como pintura, por ejemplo. La protección consistiría en evitar físicamente que ningún otro vehículo pueda invadir el espacio reservado. Así, el epígrafe a) debería quedar: "Se instalarán elementos de segregación y protección respecto de otros espacios de aparcamiento".

Contestación: El artículo 87 se refiere a la señalización y procedimiento, por lo que el objeto fundamental del mismo es ordenar la señalización de los aparca bicicletas. Los elementos de protección no son objeto de este artículo.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

23ª) Alegación

Artículo 124. Aparcamientos municipales rotacionales en régimen disuasorio.
Apartado 4. Sobre el artículo 124.4, cabe reseñar que a fin de preservar el criterio de proximidad (puerta a puerta) los aparcabicicletas se situarán lo más próximos a los puntos de origen y destino de los desplazamientos.
Se cuidará especialmente de facilitar la intermodalidad bici-TP, por lo que se propone añadir: "Los aparcamientos para bicicletas se situarán lo más cercanamente posible a las entradas principales y a la vía ciclista que hubiera. Si el aparcamiento diera servicio a una estación de transporte público, se situará lo más próximo a ésta".

Contestación: El objeto de la alegación consiste en definir la mejor ubicación de las reservas de aparca bicicletas que se ubiquen en los aparcamientos disuasorios, sin embargo, estas zonas de reserva especiales normalmente están destinadas a las personas con movilidad reducida, que realmente necesitan una ubicación preferente. En la práctica tanto las zonas de PMR, como los aparca bicicletas se tratan de situar lo más cercanas posibles a la entrada del aparcamiento disuasorio y por tanto lo más cercanas posibles al transporte público de la zona, sin embargo no se le puede dar prioridad a nivel normativo, ya que existen otros modos que también habría que considerar y por otro lado todo depende de la geometría y características del propio aparcamiento.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

24ª) Alegación

Artículo 138. Excepciones. Apartado 2.
Sobre la modificación del artículo 138.2, es necesario resaltar que las bicicletas poco tienen que ver con las motos. La masa, volumen, su potencia o las partes calientes que tienen estas últimas las hacen especialmente diferentes. En un contexto de promoción de una movilidad sostenible, la movilidad ciclista no puede tener la misma restricción que la movilidad en moto. Las rutas directas, exentas de rodeo, y con una mínima pendiente son factores a tener en cuenta para trazar los itinerarios ciclistas. Dado el contexto urbano es muy posible que estos itinerarios coincidan con calles "peatonalizadas".
En ningún caso la solución debe pasar por la prohibición sino por una regulación compatible. La movilidad activa es compatible en sus diferentes modalidades. Tan solo es necesario seguir las pautas que establecen la práctica totalidad de los planes directores ciclistas, incluso el de Madrid, en cuanto a la solución a aplicar según el número de peatones por metro de sección y hora. Asimismo, la regulación puede ser variable según el tramo horario en cuestión. Es decir, una intensa afluencia de peatones, coincidentes con un evento puntual o un horario de especial afluencia comercial, podría hacer variar la permeabilidad ciclista y que ésta se desarrolle con el ciclista bajado de la bici.
Sobre el estacionamiento, debemos saber que el flujo peatonal no se produce en la totalidad de la acera, máxime cuando ésta no guarda la necesaria uniformidad y contiene zonas fuera

del tránsito peatonal: entre alcorques, orejetas, etc. Estos puntos pueden ser aptos para un estacionamiento de bicicletas ya que la acera ofrece una protección con respecto al tráfico motorizado. Por otro lado, todos sabemos que NO son las bicicletas quienes causan problemas a los caminantes, sino las motos y muchos coches que invaden el espacio peatonal.
Con todo esto, se propone: "Suprimir del párrafo, bicicletas y VMP".

Contestación: El artículo 138 se refiere a los espacios de especial protección para el peatón, en estos espacios como su propio nombre indica la prevalencia es la movilidad peatonal. En numerosas ocasiones la coexistencia de esta preferencia peatonal con otros modos genera problemas de seguridad, por lo que se considera en aras de asegurar la seguridad de estas zonas fundamental limitar el acceso a otros modos de movilidad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

25ª) Alegación

Por otro lado, resulta igualmente importante reseñar que deberá facilitarse en todo momento la movilidad peatonal y la de personas con movilidad reducida, compaginando este derecho con el de la movilidad sostenible. Los patinetes y bicicletas de flota, que se inmovilizan sin candar, disponen de elementos de seguridad que pueden establecerse en cualquier punto, no tienen problema en aparcar en la calzada, de forma que no se limita su movimiento, al igual que ocurre con las motos.

Se propone igualmente que: "Los vehículos no motorizados como las bicicletas y VMP de baja motorización podrán aparcar en las aceras siempre que se den las dos siguientes condiciones:
- Que estén anclados a elementos fijos, garantizando su inmovilización y verticalidad
- Que en ningún caso impidan o dificulten el paso de peatones, y especialmente en las zonas e itinerarios identificados para personas con movilidad o visibilidad reducida".

Contestación:

En este caso siguiendo lo indicado en la exposición sobre la alegación del artículo 48, hay que indicar que la redacción que el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) de 5 de octubre de 2018 promueve que las motocicletas, los ciclos y VMP estacionen en las reservas específicamente habilitadas para los respectivos tipos de vehículos, por lo que en su regulación esencial ofrece un tratamiento similar, sin perjuicio de determinadas diferencias establecidas en atención al tipo de movilidad para la que se empelan por los distintos usuarios.

El distinto tratamiento en materia de estacionamiento de las motocicletas y ciclomotores respecto de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los VMP no se fundamenta en las diferencias de espacio ocupado ni en su sostenibilidad, sino en la realidad fáctica de los problemas de accesibilidad y seguridad vial que se producen en las aceras y en las necesidades de movilidad que satisfacen uno y otro tipo de vehículos.

Las personas usuarias de motos y ciclomotores, por la masa y peso de su vehículo y su mayor precio, tienen un mayor cuidado en el estacionamiento de sus vehículos de forma que no impidan la accesibilidad universal.

Frente a esta realidad, las personas usuarias de bicicletas y VMP, especialmente de los vehículos destinados a su arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija estacionan habitualmente incumpliendo las obligaciones de accesibilidad y circulan por las aceras poniendo en peligro la seguridad vial de los peatones.

Las personas usuarias de bicicletas y VMP privados a la hora del estacionamiento tienen un mayor cuidado para evitar su robo o su vandalización.

Por otro lado, es preciso considerar que las bicicletas y los VMP permiten una movilidad de corto y medio recorrido de entre 1 y 15 kilómetros por lo que, con carácter general, solo constituyen una alternativa de comunicación interurbana si se realiza un uso intermodal de estos vehículos en combinación con el transporte público colectivo. Mientras que las motocicletas permiten una comunicación urbana e interurbana de mayor recorrido, por lo que constituye una alternativa al vehículo automóvil privado que circula y estaciona en la ciudad de Madrid proveniente no solo de otras vías de la ciudad de Madrid sino de vehículos cuyo origen de tránsito se encuentra en vías de otros municipios o Comunidades Autónomas, por lo que si bien no suponen una ventaja en materia de sostenibilidad sí suponen un beneficio muy positivo en materia de consumo de espacio público urbano en comparación con el automóvil privado.

La expansión de las motocicletas eléctricas y los servicios de arrendamiento sin conductor de motos “CERO Emisiones” de corta duración y sin base fija permiten incrementar la sostenibilidad de este tipo de vehículo.

La regulación del estacionamiento de motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, y la regulación del estacionamiento de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos responde a las características específicas de ambos tipos de vehículos, sus repercusiones en materia de disciplina viaria, seguridad vial en la acera y de consumo del espacio público.

Asimismo, se recuerda que la redacción del último párrafo del artículo 48.1 del Proyecto inicial permite, con carácter excepcional, anclar su bicicleta o VMP a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales. Dicho precepto no ampararía el anclaje a señales de tráfico, a farolas ni a otros elementos del espacio público municipal.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en el análisis del impacto normativo inicial para motivar la regulación de la propuesta normativa del artículo 48 de la OMS**.

26ª) Alegación

Artículo 167. Condiciones generales de circulación y estacionamiento de bicicletas.
Sobre el artículo 167.1, estimamos oportuno añadir que, en el contexto urbano, el conjunto de normas que regulan la circulación y el diseño de nuestras calles, plazas e intersecciones se han hecho tomando al coche como patrón de las actuaciones. La bicicleta, a falta de infraestructuras específicas y exclusivas, se ve en muchas ocasiones en la obligación de compartir un espacio que le es ajeno y adaptarlo mínimamente a sus propias características y seguridad. Un ejemplo muy claro es los adelanta bicis que, hasta que no estén instalados en todos los semáforos, las bicicletas se encuentran en la tesitura de sobrepasar la línea de detención reforzando su seguridad e incumpliendo la norma o situarse junto al resto de los coches reduciendo su visibilidad y exponiéndose a mayores concentraciones de contaminación.
Resulta por tanto necesario que el actual artículo quede como: "Quienes utilicen la bicicleta seguirán las normas de circulación adoptando las medidas necesarias para garantizar su propia seguridad, la convivencia con el resto de los vehículos y con los peatones en condiciones de seguridad vial".

Contestación: El contenido del artículo propuesto indica que quienes utilicen la bicicleta "deberán cumplir" y la propuesta de alegación propone el texto "seguirán las normas" Dado que se trata de un texto normativo, se considera más adecuada la redacción propuesta en el texto de la Ordenanza.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

27ª) Alegación

Sobre el artículo 167.2, se considera que el casco obligatorio no es como el cinturón de seguridad obligatorio: los sistemas de retención salvan vidas y no desincentivan el uso del coche. Hay que basarse en la evidencia científica a la hora de tomar decisiones políticas y en España los colectivos ciclistas son unánimes, como lo son los países de nuestro entorno y los que tiene un gran uso de la bicicleta: si queremos calles y carreteras más seguras, debemos promover el uso de la bicicleta e invertir en infraestructura ciclista segura y de calidad. La probabilidad de sufrir una colisión en bicicleta se reduce en aquellos lugares donde más se usa. De ahí que las mejores políticas para proteger al ciclista sean las que promueven el uso de la bicicleta. A esta evidencia científica se la conoce como "seguridad en números": a más ciclistas, más seguridad.
Es decir, la obligación del uso del casco reduce el número de bicicletas por las calles, reduciéndose así su seguridad ya que el resto de los conductores de coches, motos, camiones, autobuses, etc. comprueban una menor presencia de ciclistas y por tanto disminuyen su atención ante ellas. Al mismo tiempo, quien no usa la bicicleta, en un porcentaje muy elevado vuelve al uso del coche incrementando el riesgo de atropello. El ayuntamiento de Madrid con esta propuesta, se posiciona en contra de sí mismo cuando en 2013, en respuesta a la

intención de la DGT de hacer obligatorio el uso del caso, firmó junto con la mayor parte de las más importantes ciudades españolas un manifiesto que decía: […] Estimamos por tanto que los posibles efectos positivos de la imposición del uso del casco como medida paliativa de las peores consecuencias de los accidentes de tráfico que muy ocasionalmente sufren los ciclistas urbanos, podrían verse superados con creces por sus efectos negativos. Estos efectos negativos serían consecuencia del descenso del uso de la bicicleta y de su impacto sobre la salud pública (incremento de los índices de obesidad y de enfermedades coronarias), sobre la calidad del medio ambiente urbano y sobre la propia seguridad del tráfico en general. A este respecto no debemos olvidar que la bicicleta, por sus especiales características, es un vehículo potencialmente muy seguro tanto para el propio usuario como para los demás usuarios de la vía. Mucho más seguro que otros vehículos privados, como las motocicletas o el automóvil. En particular, un descenso en el uso de la bicicleta como consecuencia de la obligatoriedad del uso del casco ciclista podría ir acompañado de un incremento paralelo del uso de motocicletas y ciclomotores, con las consecuencias negativas que cabe imaginar para la seguridad global de tráfico urbano" El que un ayuntamiento pueda variar una norma estatal, establece un mal precedente. En este sentido, un hipotético cambio en las condiciones del casco puede traer consecuencias nefastas para la bicicleta en el potencial uso metropolitano y el desarrollo de la intermodalidad, ya que cada municipio puede cambiar a través de su ordenanza de movilidad las circunstancias de uso de este. Más info:
https://conbici.org/noticias/usa-casco-tu-eliges
https://pedalibre.org/2021/05/19/la-imposicion-del-casco-a-menores-de-18-anos-perjudica-la-seguridad-y-promocion-de-la-bicicleta/
https://simss.info/casco-ciclista-hasta-los-18-anos-te-puede-parecer-una-buena-medida-pero-puede-ser-peor-para-la-seguridad-vial-de-todos/
Por ello se considera conveniente suprimir este punto de la nueva Ordenanza.

Contestación: La bicicleta es un medio de transporte y de deporte muy bien aceptado y usado por la población y especialmente por los adolescentes y jóvenes. Pese a todo, lo cierto es que muchas veces se accede a su uso sin tener una preparación adecuada en cuanto a estrategias, habilidades, destrezas, mantenimiento y conocimiento puntual de las normas que marca el Reglamento. Tampoco, el ciclista suele estar mentalizado, informado, formado y educado sobre las ventajas e inconvenientes que tiene el uso del casco para su seguridad y muchas veces lo rechaza con el pretexto de que molesta. Las estadísticas muestran que son demasiadas las personas, incluidos adolescentes y jóvenes, que sufren accidentes con su bicicleta. Unas veces por los propios errores y otras por culpa de otros conductores. En ocasiones la cosa queda en un susto, otras veces en heridas graves o leves y, lamentablemente, en otras, con el fallecimiento. La DGT promociona el uso seguro de la bicicleta como medio de transporte por medio de una campaña informativa que puedes ver en: http://youtu.be/GMki4RbGUHQ

Ya la DGT en sus manuales indica que por seguridad vial: El uso del casco en bicicleta será obligatorio, tanto en ciudad como en vías interurbanas, sólo para los menores de 16 años. Para los adultos, de momento, únicamente en las interurbanas, como hasta ahora, en la ciudad queda a la libertad de cada cual, pero **lo ideal es que siempre lo llevásemos puesto todos**.

Existen precedentes en este sentido cuando se incluyó la obligatoriedad del uso de casos en ciclo motes y motos, así como la obligación del uso del cinturón de seguridad. Con el paso del tiempo la reducción de la gravedad de los accidentes ha mostrado la bondad de la medida en pro de la seguridad, en este caso de los ciclistas.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

28ª) Alegación

Sobre el artículo 167.3, dada la gran variedad de calles y carriles de las ciudades, el obligar sin más a que un ciclista ocupe la parte central del carril o una calle, le expone al riesgo de que pueda ser adelantado por vehículos sin conservar la distancia lateral de seguridad en calles o carriles extraanchos (a partir de 4,5m). En los cursos de formación para instructores en ciclismo urbano impartidos por la DGT, se diferencian las dos posiciones: primaria y secundaria según la sección de la calle y carril. Así, estimamos que la redacción de este punto debe quedar como: "Las bicicletas circularán por la calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Al circular por la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril que estén utilizando en ese momento (posición primaria), sin perjuicio de adoptar una posición lateral (posición secundaria) en carriles o calles extraanchos siempre que se asegure una distancia lateral de seguridad de no menos de 1,5m. con el vehículo que quiera adelantar. Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otros ciclistas y demás personas usuarias de la vía por su anchura o estructura".

Contestación:

Analizada la propuesta de alegación, se considera que el texto que recoge la ordenanza es más amplio en su interpretación que la propuesta recogida en la alegación. Desde el punto de vista de seguridad vial, se entiende que es más restrictivo y por tanto más seguro.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

29ª) Alegación

Sobre el artículo 167.4, se considera que el uso de vías segregadas es un aliciente para las personas que se empiezan a montar en bicicleta por aportar una mayor sensación de seguridad y además es preferido por muchos ciclistas. Sin embargo, hay otros ciclistas que son partidarios de circular por la calzada por razones de agilidad y también de sensación de seguridad. No entendemos la obligatoriedad de su uso, menos aún si lo que se pretende es el incentivo del uso de la bicicleta.
Por lo tanto, creemos necesaria: Retirada del punto 4 del redactado "salvo señalización expresa que así lo indique" y retirada de todas las señales R407 de los mismos salvo de

aquellos en los que la circulación por calzada esté prohibida por el tipo de vía (autopista o autovía).

Contestación: Respecto al artículo **167.4** hay que indicar que, para poder regular una mejor compatibilidad de los usos del espacio público, en aras de una mayor seguridad vial, en ciertas ocasiones hay que limitar la presencia de ciertos vehículos. En este sentido el artículo es claro y alineado con la alegación de que no es obligatoria la circulación ciclista por los carriles específicos, limitándose sus usos solo en casos muy particulares cuando así se determine.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza

30ª) Alegación

Sobre el artículo 167.5, la redacción propuesta puede inducir a que se entienda como obligatorio y algunos conductores presionen a los ciclistas para no utilizar el resto de carriles si los necesitan.
Proponemos pues: Retirada de la siguiente parte del redactado del punto 5: "circularán preferentemente por el carril situado más a la derecha, si bien"

Contestación: Respecto al artículo **167.5** hay que indicar que el artículo en sí mismo no contradice en ningún caso el Reglamento general de circulación, ni supone discriminación negativa alguna, ya que siempre deja abierta a la discrecionalidad del ciclista la utilización de otros carriles de circulación, simplemente se indica que circularán preferentemente...

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

31ª) Alegación

Sobre el artículo 167.6, no hemos de olvidar que las bicicletas son vehículos no motorizados constituyendo una de las razones por las que es necesario un carril específico. En ausencia de él, debemos protegerlas en la medida de lo posible y no situarlas rodeadas de tráfico como por desgracia viene siendo habitual en Madrid: entre carril bus y carril convencional de un mismo sentido o de sentido contrario. La bicicleta siempre debe poder optar a situarse a la derecha de la calzada haya o no carriles reservados ya que se asegura un resguardo, al menos en un lateral. Los autobuses, como vehículo motorizado y pesado que es, siempre puede rebasar a las bicicletas por la izquierda conservando la suficiente distancia lateral de seguridad y situarse

entre el flujo ciclista y el resto del tráfico. En ningún caso, los ocupantes del autobús se expondrían al riesgo que se expone un ciclista al hacer esta misma maniobra. Adicionalmente, no entendemos por qué en la ordenanza debe aparecer un parámetro exclusivamente técnico, como es la sección mínima que deberían de tener los carriles bus-bici, ya que en casos muy concretos (como, por ejemplo, la calle Mateo García) entendemos que se podría autorizar la circulación de bicicletas por dicho carril bus, a pesar de no tener una sección de 4,5m. Igual pasa con muchos otros carriles bus, sobre todo en tramos descendentes con C/ Génova. Por otro lado, no alcanzamos a comprender como un vehículo que se sitúa muy por detrás de la bicicleta, como la moto, en la pirámide invertida de movilidad, goza de las actuales prioridades en cuanto a poder circular (y aparcar) donde mejor le conviene y la bicicleta que se encuentra solo por detrás de la movilidad peatonal, no. Más información:
https://conbici.org/noticias/sanidad-y-seguridad/lo-mucho-que-contaminan-las-motos

Por todo esto, creemos que la redacción de este punto debe quedar: "6. En caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas pueden hacer uso de los mismos siempre que no haya un carril específico para ellas. Si se tratase de un carril bus, las bicicletas pueden hacer uso del carril reservado, sin perjuicio de poder emplear cualquier otro. La circulación de las bicicletas por el carril bus se realizará lo más próximo posible a la derecha siempre guardando la distancia de seguridad lateral con el bordillo o con los vehículos aparcados (efecto dooring), En la maniobra de adelantamiento, el autobús empleará el espacio de calzada necesario para asegurar la suficiente distancia de seguridad lateral con la bicicleta".

Contestación: Analizada la alegación propuesta y siguiendo lo indicado en el Manual de diseño de vias ciclistas de Madrid, en los carriles o plataformas reservadas para la circulación de autobuses y bicicletas, existe la modalidad de sección estrecha, en la cual el autobús no puede adelantar al ciclista; y de sección ancha, donde el adelantamiento es viable en condiciones seguras. Mientras que en muchos países europeos con una cultura consolidada de la bicicleta es una práctica común el uso compartido del carril-bus en ciertas circunstancias, en España, en general, y en Madrid en concreto, hay poca experiencia al respecto. Además, los carriles-bus suelen ser compartidos con motocicletas y taxis, lo que resta atractivo a esta plataforma desde la perspectiva ciclista.

En general se puede decir que:

- Percibido como inseguro por parte de los usuarios no experimentados y vulnerables.
- Puede reducir la velocidad comercial de los autobuses.
- Suele haber fricciones en las paradas de autobús

Se podría utilizar en calles donde la frecuencia de autobuses es moderada, o bien, con pendiente descendente o en tramos donde, a corto plazo, no hay otra fórmula para garantizar la continuidad de un itinerario ciclista.

En todo caso en aras de la seguridad de los ciclistas hay que considerar tal y como recoge el artículo de la ordenanza que al menos el carril BUS tenga una sección ancha de 4,5 m. Según lo indicado la Instrucción de Vía Pública (2001).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza

32ª) Alegación

Sobre el artículo 167.9, cabe decir que, en primer lugar, el redactado propuesto resulta ambiguo puesto que no hace distinción entre túneles y pasos inferiores. Está prohibición puede suponer un perjuicio grave en cuanto a la duración de determinados itinerarios o incluso la imposibilidad de su realización. Además, no hay razones objetivas que avalen esta prohibición, no se han registrado cifras de accidentalidad de ciclistas en túneles o pasos inferiores que lo justifiquen. Esa prohibición ya está vigente en los túneles o pasos inferiores más peligrosos y consideramos que así se debe mantener, por lo que la redacción de este punto debería ser: "Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles y pasos inferiores en los que así esté señalizado".

Contestación:

Sin perjuicio de ello se informa que a resultas de otras alegaciones, y de la suya pese a no contener una concreción de las vías por las que solicita circular, **se llevan a cabo las siguientes modificaciones** en el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS de 5 de octubre de 2018:

1º) El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

> *"8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid".*

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

> *"9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación".*

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso de por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de usuarios de la vía. De la prohibición propuesta se excepciona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

"1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine".

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

"Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección".

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

"4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante".

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

"3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.

Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana".

No obstante, a la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental y movilidad activa, de forma condicionada al cumplimiento de determinadas condiciones de seguridad vial, que en lo fundamental se remiten a la exigibilidad práctica de las obligaciones de la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles.

Si bien la normativa estatal de tráfico solo exige a las personas usuarias de bicicletas el uso de una prenda reflectante que garantice su visibilidad a una distancia de 150 metros cuando circulan por vía interurbana, por el Ayuntamiento de Madrid se considera necesario, en ejercicio de las competencias de seguridad vial y de ordenación de uso de las vías públicas municipales atribuidas por el artículo 7 de la LTSV y los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, exigir el uso de una prenda reflectante en la

circulación por túneles urbanos a fin de incrementar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías.

Por todo ello**, se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS para **autorizar la circulación de bicicletas por túneles urbanos, salvo señalización en contrario**:

> *"9. Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:*
>
> > *s) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*
> > *t) lleven colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros;*
> > *u) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones".*

Con esta modificación se mantiene la posibilidad de circular en bicicleta en túneles urbanos en mejores condiciones de seguridad vial tanto para las personas que circulen en las bicicletas como de resto de usuarios de las vías públicas municipales.

33ª) Alegación

Artículo 168. Circulación en bicicleta por acera.
En una ciudad sin apenas carriles bici protegidos y en un contexto (teórico) de promoción de la movilidad sostenible (en bici), parece razonable que como medida provisional y para promover el uso de la bici entre los más pequeños, estos puedan usar la acera, bien acompañados de un adulto también en bici o de forma autónoma. Pensemos en el camino escolar diario. Tal y como estaba redactado el artículo, no tiene mucho sentido hacer que el adulto en bici supervise al menor desde la calzada ya que, tanto la velocidad a la que iría como la atención al menor, podría suponer un factor de riesgo innecesario. Además, en calzadas de un único sentido, directamente sería imposible si el sentido del menor por la acera fuera contrario al de la calzada.
Por tanto, creemos necesario: Suprimir del punto 1: "Cuando el ciclista precise acceder a éstas y a cruces de peatones señalizados, deberá hacerlo desmontando de la bicicleta y transitando con ella en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como peatón"
Suprimir el punto 2 y sustituirlo por: Las personas menores de 14 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales solos o acompañados de un adulto también en bici. Circularán respetando la prioridad de los peatones, ajustando su velocidad a los mismos y mantendrán una separación mínima de un metro. En caso de alta densidad, desmontarán de la bicicleta y transitarán a pie por la acera con el vehículo a su lado.

Contestación:

Según el Real Decreto 1055/2015, de 20 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, los ciclistas **no pueden circular por las aceras**, a pesar de que haya ordenanzas municipales que lo permitan. Peatones, ciclistas, conductores de vehículos a motor… todos somos usuarios de las vías y debemos seguir unas mínimas normas de convivencia que permitan mejorar la seguridad en las calles y carreteras y entre ellas está la normativa que no permite a las bicicletas circular por las aceras, a no ser que esté expresamente permitido. Salvo que esté claramente permitido, el uso de la acera es exclusivo para el peatón por temas de seguridad vial.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

34ª) Alegación

Artículo 169. Condiciones particulares de la circulación de bicicletas por determinadas calles y vías.
Sobre el artículo 169.1, tal y como ya ha quedado reseñado en varias ocasiones, la bicicleta tiene sus propias necesidades de tránsito que poco tienen con otras movilidades. Su naturaleza no motorizada obliga a que debamos asegurar trayectos eficientes y eficaces. A este respecto, el uso bidireccional de las calles para la bici, al margen del sentido que puedan tener coches o motos, es un requisito para una buena promoción de la bicicleta. Así se contempla tanto en el PDMCM como en el Manual de Infraestructura Ciclista de Madrid y es práctica habitual en todas las ciudades con una mayor implantación ciclista. En un desarrollo inicial de la bicicleta, es recomendable reforzar en estas calles, a través de señalización, el doble sentido ciclista ya que el alcance informativo de una ordenanza de movilidad es limitado para el conjunto de la población.
Resulta vital añadir al redactado propuesto: "Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos".

Contestación: Dado que la alegación se refiere a la prohibición de circular en sentido contrario en las calles residenciales 20 de plataforma única debe entenderse formulada respecto al artículo 169 de la OMS.

El artículo 169.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 regular las condiciones particulares de circulación de bicicletas para determinadas calles, establece que:

> *"Las bicicletas pueden circular en ambos sentidos de la marcha en las calles residenciales en las que exista una limitación de velocidad a 20Km/h, excepto cuando exista una señalización específica que lo prohíba. Esta circunstancia se señalizará en los puntos de entrada a zonas o recintos de calles residenciales".*

En Proyecto de Ordenanza propone modificar el artículo 169 suprimiendo la posibilidad de circulación de bicicletas en sentido contrario al de la marcha, mediante la eliminación del contenido de los vigentes apartados 1 a 3, manteniendo el resto del contenido del citado precepto que es objeto de la oportuna renumeración de los apartados.

La supresión de la posibilidad de circulación a contrasentido en las calles residenciales en las que exista una limitación de velocidad a 20 kms/h se adoptaría en ejercicio de las competencias atribuidas por el artículo 7 de la LTSV y los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, respondiendo a los siguientes motivos de seguridad vial:

1º) La circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV.

2º) La vigente redacción supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalizado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización. En este sentido la LSTV contempla con carácter absolutamente excepcional la circulación a contrasentido, admitiéndola tan solo en:

a) carriles reversibles o en sentido contrario al normalmente utilizado en la calzada donde se encuentre situado, bien sea un carril que les este exclusivamente reservado o bien abierto excepcionalmente a la circulación en dicho sentido (artículo 43.2 de la LSTV);

b) adelantamientos (artículos 33 a 38 de la LTSV);

c) tramos de la vía en los que, por su escasa anchura, sea imposible o muy difícil el paso simultáneo de dos vehículos que circulen en sentido contrario (artículo 24.1 de la LTSV).

3º) Por ello, la circulación a contrasentido de bicicletas en calles residenciales con limitación de velocidad a 20 kms/h resulta contraria a la previsibilidad en que se fundamenta buena parte de la seguridad vial, lo que explicaría que lo que la redacción del vigente artículo 169.1 de la OMS habilita pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía que circulan en el sentido ordinario de la marcha de la vía en cuestión.

4º) Por ello la circulación de bicicletas a contrasentido en las vías urbanas, incluyendo las calles residenciales con velocidad a 20 kms/h, se considera inadecuada por motivos de seguridad vial.

Por todo o anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

35ª) Alegación

Sobre el artículo 169.2, es importante dejar claro que si no existe una buena diferenciación de flujos peatonales y en bicicleta, aumenta el riesgo de accidentes y de incomodidades para el peatón. El articulado propuesto permite a las bicis transitar por parques, jardines y zonas

forestales con una velocidad controlada. Esto en la práctica es muy difícil de controlar y normalmente no se cumple, por lo que resulta necesaria una señalización estricta y adecuada, que limite la velocidad y la zona de circulación de bicicletas en parque y jardines.
Por otro lado, el término paseo pavimentado es confuso ya que, aunque el asfalto u hormigón puede ser el tipo de pavimento más reconocible también es pavimento el formado por tierra compactada. Todos ellos cumplen la función de un pavimento: uniformidad, resistencia de arrastre y drenaje.
Para evitar interpretaciones erróneas casi mejor fijarnos en el carácter comunicativo de la vía como hace el punto 3 (169.3).
Con todo esto, la redacción final de este punto debería quedar: "Sustituir paseos pavimentados por caminos (en negrilla): En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los caminos de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal".

Contestación: Una senda-bici es una vía para peatones y ciclos que discurren por espacios abiertos, parques, jardines o bosques con independencia del trazado de las vías motorizadas. La plataforma puede ser de uso mixto o segregado, diferenciando el color o la textura de la superficie. En el caso de uso mixto no hay preferencia entre los usuarios, por lo cual se requiere un alto grado de civismo entre ciclistas y peatones para que la convivencia funcione. En este sentido para que tenga la consideración de senda-bici se necesita la existencia de una pavimentación diferenciada, la palabra camino, sin embargo, es mucho más amplia y puede dar lugar a confusión. Tratándose de una zona de posible uso mixto, con una preferencia de prioridad peatonal, hay que priorizar la seguridad vial por encima de todo.

Por todo lo expuesto anteriormente**, se desestima el resto de la alegación**.
Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

36ª) Alegación

Sobre el artículo 169.5, debemos reseñar que, por razones que no vienen al caso, la conocida por carretera de "circunvalación" M-30 es en realidad la Calle 30, como así lo decidió en su momento el Ayuntamiento de Madrid. Es esta denominación de calle lo que es contradictorio con el carácter actual de la vía. Son muchos los estudios y proyectos que proponen una reforma de este gran eje como vía urbana dotada de transporte público, paseos peatonales, carriles bici, servicios, incremento de la vegetación, etc. Es más, hay una parte de esta "autopista" que ya es vía urbana como la correspondiente a la avenida de la Ilustración. Entendemos que es un exceso la prohibición generalizada de la bicicleta en el conjunto de la vía, aunque entenderíamos las prohibiciones dentro de los tramos que tienen consideración y son autopistas.
Por tanto, creemos necesario: Suprimir este artículo.

Contestación: El Artículo 20. Circulación en autopistas y autovías. Del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial indica que:

1. Se prohíbe circular por autopistas y autovías con vehículos de tracción animal, bicicletas, ciclomotores y vehículos para personas de movilidad reducida.

No obstante, lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de bicicletas podrán circular por los arcenes de las autovías, salvo que, por razones de seguridad vial, se prohíba mediante la señalización correspondiente.

2. La circulación por autopistas o autovías sujetas a peaje, tasa o precio público requerirá el pago del correspondiente peaje, tasa o precio público.

Dada la sección de la M30 que en muchos de los casos no se puede asegurar la existencia de un arcén, no se pude permitir la circulación de bicicletas por razones de seguridad, tal y como se expone en la legislación estatal vigente.

Por todo lo expuesto se **desestima** la alegación.
Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

37ª) Alegación

Artículo 171. Regulación específica en la ordenación o en los giros. Sobre el artículo 171, debemos incidir en que es práctica habitual en todas las ciudades con un mayor desarrollo ciclista, una ordenación de los cruces particular para las bicicletas.
No olvidemos que en origen los semáforos fueron creados pensando en el tráfico de coches y no en el tránsito peatonal o ciclista. Poder hacer un giro o proseguir recto, otorga al ciclista una ventaja al respecto del tráfico de motor reforzando su visibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en el trayecto. Además, el uso de una señal para autorizar este movimiento en lugar de añadir un foco más al semáforo permite conseguir el mismo objetivo, pero de forma más rápida y barata. Es desolador comprobar cómo se reduce la funcionalidad ciclista con respecto a la ordenanza de 2018, cuando debería ser al contrario.
Se propone, por tanto, añadir un nuevo punto: "4. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto. En particular, en aquellos cruces semaforizados en los que exista paso de peatones, los ciclistas respetarán en todo momento la prioridad peatonal".

Contestación: La **Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial** es clara, **las bicicletas son vehículos y como tal deben circular y comportarse.** Así de expreso es el reglamento que rige la circulación de vehículos, incluidas las bicicletas, en un momento en que se ha creado cierta polémica al estar siendo cuestionado si es posible circular o no con ellas por zonas peatonales o aceras, **la ley no lo permite y limita su circulación a las calzadas** igual que cualquier otro vehículo, que debe de cumplir con la señalización de las vías y por tanto respetar los semáforos.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

38ª) Alegación

Sobre el artículo 171.3, debemos incidir en que no todos los semáforos disponen de adelantabicis por lo que el grado de visibilidad del ciclista varía uno de otros.
Para asegurar la visibilidad en todos es preciso que el ciclista pueda adoptar una posición que asegure su visibilidad frente al resto del tráfico. Debe añadirse: "Para asegurar la máxima visibilidad y en caso de no existir adelantabicis, las bicicletas podrán rebasar la línea de detención semafórica y situarse por delante del paso de peatones. Esta maniobra se realizará extremando las precauciones y siempre contando con que la prioridad es del peatón".

Contestación: La propuesta de añadido de la alegación, supone una merma en la seguridad vial clarísima, donde se pone en riesgo no solo la seguridad del peatón sino incluso de las bicicletas.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

39ª) Alegación

Artículo 165. Líneas de detención adelantada.
Sobre el artículo 165, hay que expresar que las ventajas de los avanza para las bicicletas son conocidas: mayor visibilidad, menor estrés, menor exposición a gases contaminantes, ligera ventaja en la iniciación de la marcha, etc. Al ser, como hasta ahora, un espacio compartido con motos hace que las ventajas disminuyan considerablemente. Es más, la exposición a gases se mantiene y la intensidad al ruido se eleva. También los peatones que cruzan en ese momento la calle se ven más intimidados con el ruido y acelerones propios de estos vehículos que si son bicis solamente. Creemos que un vehículo motorizado, tiene una capacidad de arranque suficientemente elevada como para no precisar este espacio y su presencia es más que evidente por el ruido de sus motores. Desincentivar el uso de vehículos motorizados es clave para promover los modos de movilidad activa, reducir los niveles de contaminación y crear condiciones más seguras para toda la población y esto pasa necesariamente por no otorgar privilegios. Los autobuses son también, y en su gran mayoría, vehículos contaminantes y pesados por lo que de compartir este espacio restan visibilidad a la bicicleta, reducen su seguridad y dificultan el giro a la derecha.
Recordamos el artículo 64 del Reglamento General de Circulación en lo que se refiere a la prioridad de las bicicletas con respecto a los vehículos a motor. Dicha prioridad debe facilitarse y anticiparse.
Por lo tanto, creemos necesario suprimir el contenido actual y sustituirlo por: "1. Para favorecer la circulación y la seguridad de las bicicletas y VMP, se implantarán líneas de detención adelantada para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos. Estas líneas de detención afectarán igualmente al carril bus

2. Las líneas a las que se refiere el apartado anterior podrán utilizarse también por motocicletas y vehículos asimilados sin emisiones, en las mismas condiciones que las establecidas para las bicicletas".

Contestación:

Analizada la propuesta de alegación, hay que indicar que el objetivo fundamental de las líneas de detención adelantada es el de seguridad vial, que ha de ser igual de prioritario para todos los modos de movilidad de la ciudad, priorizando en todo caso el transporte público. Por otro lado, hay que indicar que desde 2023 Madrid será una ciudad de bajas emisiones para el transporte público, ya que todos los autobuses que circulen por la ciudad serán de gas o eléctricos, y por tanto no contaminantes. Por otro lado desde el 1 de enero de 2022 son la entrada en vigor de esta Ordenanza no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid vehículos sin etiqueta, por todo lo anterior los comentarios a los problemas de contaminación y ruido, no se pueden considerar en una ordenanza a largo plazo, como es esta.

En aras de asegurar la seguridad vial para todos los modos de movilidad, se desestima la alegación planteada.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

40ª) Alegación

Artículo 172. Transporte de personas, mercancías y mascotas. Apartado 2. Sobre el artículo 172.2.a, siguiendo el mismo razonamiento expresado en la alegación al artículo 167.2, el uso del casco debe ser recomendado y no obligatorio. En el caso de ciclistas profesionales que desarrollan una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas, parece más razonable asimilarlo a la excepción que establece el propio Reglamento General de Circulación (Art. 118) sobre el uso del casco de los ciclistas profesionales ya sea durante los entrenamientos o en competición. En estos casos se regirán por sus propias normas.
Por lo tanto, se propone: "Suprimir este punto"

Contestación:

La bicicleta es un medio de transporte y de deporte muy bien aceptado y usado por la población y especialmente por los adolescentes y jóvenes. Pese a todo, lo cierto es que muchas veces se accede a su uso sin tener una preparación adecuada en cuanto a estrategias, habilidades, destrezas, mantenimiento y conocimiento puntual de las normas que marca el Reglamento. Tampoco, el ciclista suele estar mentalizado, informado, formado y educado sobre las ventajas e inconvenientes que tiene el uso del casco para su seguridad y muchas veces lo rechaza con el pretexto de que molesta. Las estadísticas muestran que son demasiadas las personas, incluidos adolescentes y jóvenes, que sufren accidentes con su bicicleta. Unas veces por los propios errores y otras por culpa de otros conductores. En ocasiones la cosa queda en un susto, otras veces en heridas graves o leves y, lamentablemente, en otras, con el fallecimiento. La DGT promociona el uso seguro de la

bicicleta como medio de transporte por medio de una campaña informativa que puedes ver en: http://youtu.be/GMki4RbGUHQ

Ya la DGT en sus manuales indica que por seguridad vial: El uso del casco en bicicleta será obligatorio, tanto en ciudad como en vías interurbanas, sólo para los menores de 16 años. Para los adultos, de momento, únicamente en las interurbanas, como hasta ahora, en la ciudad queda a la libertad de cada cual, pero **lo ideal es que siempre lo llevásemos puesto todos**.

Existen precedentes en este sentido cuando se incluyó la obligatoriedad del uso de casos en ciclo motes y motos, así como la obligación del uso del cinturón de seguridad. Con el paso del tiempo la reducción de la gravedad de los accidentes ha mostrado la bondad de la medida en pro de la seguridad, en este caso de los ciclistas.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

41ª) Alegación

Artículo 177. Circulación de Vehículos de Movilidad Personal.
Sobre el artículo 177.2, reseñar que la falta de una clara diferenciación favorece los accidentes. Se continúan manteniendo figuras como la acera bici y la senda ciclable, que implican que peatones y estos vehículos tengan que compartir espacios, surgiendo los inevitables problemas de convivencia de flujos. Estas dos figuras deben desaparecer y que las bicis y vehículos de movilidad personal tengan su propio espacio diferenciado de peatones y coches.
En cuanto a la redacción de este punto se propone añadir: "...Por los los carriles multimodales (anteriormente llamados ciclocarriles)"
Sobre el artículo 177.2.a, se propone la siguiente redacción: "Su circulación se hará por la parte central del carril sin perjuicio de adoptar una posición secundaria (lateral) en carriles o calles extraanchas (más de 4,50 m.)".

Contestación:

Analizada la propuesta de alegación, se considera que el texto que recoge la ordenanza es más amplio en su interpretación que la propuesta recogida en la alegación. Desde el punto de vista de seguridad vial, se entiende que es más restrictivo y por tanto más seguro.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

42ª) Alegación

Artículo 179. Uso para actividades económicas.
Respecto a este artículo, se ha demostrado que las prácticas de arrendamiento sin base fija generan en numerosas ocasiones el incumplimiento de las condiciones de estacionamiento de los vehículos, además de suponer unas condiciones de competencia desleal con el servicio público de alquiler de bicicletas con pedaleo asistido municipal BiciMad.
Creemos, por consiguiente, necesario, añadir el siguiente punto: "Las empresas dedicadas al arrendamiento sin conductor de corta duración de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP tendrán que realizar reservas de plazas a ser posible de aparcamiento para instalar bases fijas", modificando consecuentemente los aspectos de este artículo y los siguientes que se vieren afectados por este punto.

Contestación: En este caso siguiendo lo indicado en la exposición sobre la alegación del artículo 48, hay que indicar que la redacción que el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) de 5 de octubre de 2018 promueve que las motocicletas, los ciclos y VMP estacionen en las reservas específicamente habilitadas para los respectivos tipos de vehículos, por lo que en su regulación esencial ofrece un tratamiento similar, sin perjuicio de determinadas diferencias establecidas en atención al tipo de movilidad para la que se empelan por los distintos usuarios ni a si el estacionamiento es de un elemento perteneciente a una empresa de alquiler o a un ciudadano.

Además, es preciso considerar que las bicicletas y los VMP permiten una movilidad de corto y medio recorrido de entre 1 y 15 kilómetros por lo que, con carácter general, constituyen una alternativa de comunicación interurbana si se realiza un uso intermodal de estos vehículos en combinación con el transporte público colectivo.

La regulación del estacionamiento de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos responde a las características específicas de ambos tipos de vehículos, sus repercusiones en materia de disciplina viaria, seguridad vial en la acera y de consumo del espacio público, sin embargo, no se puede hacer una distinción entre las que pertenecen a una empresa que está desarrollando una actividad o la que pertenece a una persona privada. Por otro lado, las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido o VMP gestionadas por empresas privadas tienen unos sistemas de cierre y finalización de recorrido que te obligan a estacionar el elemento en una zona determinada, infringiéndote un incremento de pago e incluso el no poder cerrar la aplicación, por lo que se mantiene el cobro de la actividad si no se estaciona en lugares permitidos. Por otro lado no existe en la ciudad de Madrid a día de hoy la posibilidad de reserva de aparca bicicletas o aparca patinetes, con lo cual no se puede exigir la previa reserva de estacionamiento.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

43ª) Alegación

Artículo 181. Restricciones de circulación. Creemos necesario apuntar que el valor habitual del ruido emitido por camión pesado es 92Db, camión ligero 86Db, mientras que la Organización Mundial de la Salud fijó como objetivo un descenso 'significativo' del ruido para 2020 y alertó de establecer en 40 el tope de decibelios nocturnos en los espacios externos. Según estudios consultados el 80% del ruido ambiental que soportan los ciudadanos está causado por el tráfico rodado (el rozamiento del neumático en la calzada y el estruendo del motor). El nivel recomendado de decibelios por la legislación es de 35 durante el día y 30 a partir de las 11 de la noche. Desde ese punto, el sonido se hace perceptible y entra dentro de la normalidad.
Sin embargo, a partir de los 75 db, si el ruido es prolongado, empieza a comprometer la salud. La capacidad auditiva se deteriora y el cuerpo inicia un proceso de desequilibrio que tiene más que ver con lo psicológico que con lo físico. Esto es: irritabilidad, falta de concentración, trastornos de sueño y ansiedad. Según la Organización Mundial de la Salud, el ruido provocado por el tráfico “es la segunda causa de enfermedad por motivos medioambientales"

Por tanto, el presente artículo debería quedar redactado como: “1. Se prohíbe la circulación de camiones, vayan o no cargados, de la siguiente MMA: a) De camiones de más de dieciocho toneladas dentro del perímetro formado por la M- 30, excluyendo ésta y sus enlaces. b) De camiones de más de doce toneladas por el interior de la ZBEDEP Distrito Centro."

Contestación:
El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

a) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

b) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

c) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

d) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento

de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

44ª) Alegación

Artículo 230 Requisitos medioambientales acústicos de los vehículos empleados en la gestión directa e indirecta de servicios municipales y en la ejecución de prestaciones contratadas por el Ayuntamiento de Madrid. Sobre este particular, cabe reseñar que el ruido nocturno tiene efectos negativos en la salud. La operación de vehículos pesados del Ayuntamiento (particularmente los camiones de basura) en franjas horarias nocturnas causa contaminación acústica innecesaria con los correspondientes impactos en el sueño y la salud de los ciudadanos. Así, creemos necesario incluir que: "Los vehículos existentes que no cumplen los límites de niveles sonoros establecidos según el Reglamento (UE) nº 540/2014 para vehículos nuevos deben limitar su franja horaria de operación al periodo de día, evitando ruido nocturno".

Contestación: con el fin de preservar los derechos medio ambientales de los vecinos, los nuevos pliegos de los contratos de limpieza y de recogida de residuos adjudicados por el Ayuntamiento de Madrid, establecen la obligación de que los vehículos deben ser eléctricos o ECO. Por tanto, los requisitos medioambientales acústicos estarán plenamente garantizados.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo

45ª) Alegación

Artículo 235. Inmovilización.
Sobre el artículo 235.j, destacar que volvemos a incurrir en el error de equiparar un medio no motorizado como las bicicletas a las motos o coches. Sin que pongamos en cuestión el apercibimiento por el incumplimiento de alguna de las normas, la inmovilización de una bicicleta es claramente excesiva. Y más si se trata de circulación de bicicletas en carriles bici.
Por lo tanto, proponemos: "suprimir bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP de la redacción propuesta"

El artículo 235 de Inmovilización está incluido dentro del Capítulo I de medidas provisionales que tienen como objeto en este caso la inmovilización de toda clase de vehículos por parte de la Policía Municipal y de los Agentes de movilidad en supuestos específicos, la mayoría relacionados con la seguridad vial.

Siguiendo lo indicado en el "*articulo 167. Condiciones generales de circulación y estacionamiento de bicicletas.*

1. Quienes utilicen la bicicleta deberán cumplir las normas de circulación adoptando las medidas necesarias para garantizar la convivencia con el resto de los vehículos y con los peatones en condiciones de seguridad vial.

2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido."

El uso del casco es obligatorio para todos los menores de dieciocho años, por lo que según indica el texto del artículo 235.j) la policía municipal y los agentes de movilidad tienen la obligación de inmovilizarlos al producirse un incumplimiento de la normativa.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

46ª) Alegación

Artículo 236. Retirada Sobre el artículo 236.k, debemos ser consecuentes con el bajísimo grado de desarrollo de la movilidad en bicicleta y de las infraestructuras ciclistas que la promueven. En este sentido, como ya apuntamos en la alegación al artículo 23, para conservar el criterio de proximidad en el estacionamiento de bicicletas, es preciso complementar los aparcabicis como la posibilidad de amarre en el mobiliario urbano. Solo cuando una bicicleta impida labores de

mantenimiento y reparación o dificulte gravemente el tránsito peatonal, podrá ser retirada (por su seguridad ya que habría que cortar el dispositivo que la amarra) siempre que sea imposible desplazarla a otro lugar conservando el amarre. Las bicicletas con sistema de autobloqueo sencillamente se desplazarán a otro lugar que no moleste.
Por todo ello, la redacción de este punto debería quedar como: "k) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP estacionados en la acera impidan o dificulten la realización por los servicios municipales de las tareas de mantenimiento o reparación de tales elementos, siempre que no puedan moverse de un lugar a otro donde no molesten".

Contestación:

El texto del artículo 236. Retirada, tiene como objetivo la retirada de vehículos, por parte de los que los agentes de la Policía Municipal y Agentes de Movilidad, en los casos en los que se esté incumpliendo algún supuesto de la normativa local, regional o estatal relacionados con tráfico, circulación y seguridad vial.

El hecho de que se puedan mover de un lugar a otro donde no molesten, es un término muy ambiguo, que también incluiría la propia retirada a un lugar donde el vehículo no moleste.

En aras de La seguridad vial y de la circulación de todos los modos de movilidad y de la ejecución de las labores de los servicios municipales no se puede considerar este texto propuesto.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

47ª) Alegación

Sobre el artículo 236.l, los motivos son análogos al del punto anterior. El bajo peso de las bicicletas permite ser desplazadas a otro lugar que no moleste. Es un despropósito retirar las bicicletas y llevarlas a un depósito cuando la solución es mucho más sencilla, a no ser que haya una intención de acoso hacia la movilidad ciclista.
Por lo tanto, se considera necesario añadir: "Siempre que no pueda desplazarse a otro lugar conservando el amarre. En caso de ser una bicicleta con sistema de autobloqueo, bastará desplazarla hasta otro lugar".

Contestación:

Como se ha comentado en el apartado anterior, el texto del artículo 236. Retirada, tiene como objetivo la retirada de vehículos, por parte de los que los agentes de la Policía Municipal y Agentes de Movilidad, en los casos en los que se esté incumpliendo algún supuesto de la normativa local, regional o estatal relacionados con tráfico, circulación y seguridad vial.

El hecho de que se puedan mover de un lugar a otro donde no molesten, es un término muy ambiguo, que también incluiría la propia retirada a un lugar donde el vehículo no moleste.

En aras de La seguridad vial y de la circulación de todos los modos de movilidad y de la ejecución de las labores de los servicios municipales no se puede considerar este texto propuesto.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

48ª) Alegación

Artículo 237. Supuestos de peligro o perturbación de la circulación o riesgo para personas y bienes o para el funcionamiento de algún servicio público.
Sobre el artículo 237.1, es obvio tener que asegurar el acceso a los aparcabicicletas si queremos asegurar cierta calidad en la movilidad ciclista., por lo que resulta necesario añadir otro punto: "r) Cuando impida o dificulte el acceso de las bicicletas a una instalación de aparcabicis".

Contestación:

Como el título del articulo 237.1 indica, se refiere a "Supuestos de peligro o perturbación de la circulación o riesgo para las personas o bienes o para el funcionamiento de algún servicio público", no se entiende que el impedir o dificultar el acceso de las bicicletas a una instalación de aparca bicis genere un peligro, perturbación o riesgo para las personas os funcionamiento de algún servicio público, por lo que no parece adecuado incluir este apartado en este artículo.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

49ª) Alegación

Sobre el artículo 237.2, creemos que es un exceso hablar de daños o deterioro al patrimonio público el que haya alguna bici amarrada al mobiliario urbano e incluso a un árbol. Los actuales sistemas de amarre suelen están recubiertos de una funda que protege el objeto en el que se amarra. Además, la ligereza y mínimo volumen de una bicicleta o monopatín, en comparación a una moto, hace que sea muy difícil producir ningún daño. Esto se suma a lo añadido en las alegaciones anteriores 8, 30,.. (Art. 23, 89,…).
Por tanto, se estima necesario: "Suprimir los puntos b) y c) "

Contestación:

El artículo 237.2 está formulado para los casos en los que el estacionamiento origine daños o deterioro al patrimonio público, se tiene constancia de muchos casos en los que el estacionamiento, de cualquier vehículo, incluidas bicicletas y patinetes ha generado algún daño o deterioro al patrimonio histórico o natural de la ciudad, por lo que se considera

necesario este artículo para evitar cualquier tipo de comportamiento incívico que derive en el daño al patrimonio público.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

50ª) Alegación

Disposición transitoria primera. Requisitos ambientales generales para la circulación de vehículos en Madrid ZBE.
Se considera que el plazo que se establece en el punto 2, letra a) de la Disposición Transitoria Primera , hasta el 31 de diciembre de 2024, como fecha límite en la que se permite el acceso y circulación por Madrid ZBE de vehículos con clasificación ambiental A, en los dos supuestos contemplados (vehículos domiciliados en la ciudad de Madrid y vehículos adquiridos a título de herencia por fallecimiento de su titular, en ambos casos, con fecha de referencia a efectos de cómputo de plazo de 1 de abril de 2021) es un periodo de transición demasiado largo para permitir el acceso y circulación por Madrid ZBE, para vehículos con clasificación ambiental A debido a su alto potencial contaminante. Estimamos que sería adecuado acortar dicho plazo hasta el 31 de marzo de 2023, quedando el periodo transitorio fijado en dos años, desde el 1 de abril de 2021. Así, el punto 2 debería quedar: "a) Podrán acceder y circular por Madrid ZBE, hasta el 31 de marzo de 2023 los vehículos con clasificación ambiental A domiciliados en la ciudad de Madrid en el RV que a fecha de 1 de abril de 2021 se encuentren de alta en el Padrón del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) del Ayuntamiento de Madrid, así como los vehículos con clasificación ambiental A adquiridos con posterioridad al 1 de abril de 2021 a título de herencia por fallecimiento de su titular, siempre que figuren domiciliados en el RV de la ciudad de Madrid y se encuentren en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid".

Contestación:
Sin ánimo de ser reiterativos y atendiendo a los argumentos anteriormente expuestos, no se debe aceptar esta alegación porque vulneraría el espíritu de la norma y todo su articulado.
Por tanto, como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

51ª) Alegación

ANEXO VI. Definiciones. Acera-bici. Aunque en la Ley de Tráfico, en el PDMCM de Madrid y en el Manual de Infraestructura ciclista habla de vía ciclista señalizada sobre acera, nos parece que la definición que da la Instrucción de Vías Pública de "plataformas que discurren a la misma cota y en continuidad con la acera" marca una mejor diferenciación con la acera y contribuye a la clarificación de uso.

Por lo tanto creemos conveniente cambiar la definición de acera bici a: "Plataforma ciclista a la misma cota y en continuidad con la acera"

Contestación: En el Manual de diseño Ciclista de la ciudad de Madrid, donde se recogen numerosas definiciones de todas las tipologías de infraestructuras ciclistas, se define Acera-bici, como vía ciclista señalizada sobre la acera. Por otro lado, la definición recogida en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, en su artículo 77, recoge la siguiente definición:

*"**Acera-bici (art. 77):** Vía ciclista señalizada sobre la acera. Aunque estas áreas son de uso exclusivo para ciclistas, suelen causar conflictos entre estos y los peatones, ya que en ocasiones los peatones invaden las aceras-bici de forma arbitraria. El área de estas aceras-bici está marcada por una línea que puede ser de distintos colores, la cual indica a los peatones que en su uso de la acera tienen un límite de espacio."*

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

52ª) Alegación

Ciclocalle. Normalmente en Europa el uso del coche en una ciclocalle es ocasional y normalmente suele corresponder a población residente (paso a garajes o plazas de aparcamiento). De este modo aseguramos una baja intensidad motorizada y una convivencia con la bicicleta.
Por lo tanto, la definición debería ser: "Es una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor serán residentes y se debe colocar una señal vertical correspondiente para autorizar este uso. Por defecto, los únicos vehículos que pueden circular por la Ciclocalle son las bicicletas".

Contestación:

La propuesta de la alegación de incluir "serán residentes" es totalmente imposible de comprobar y por tanto de cumplir, por otro lado, la definición que se da de este tipo de vías por parte del Ayuntamiento de Madrid es "Ciclo Calle o Ciclo Carril: *Vía ciclista especialmente acondicionada, destinada en primer lugar a las bicis y en la que los vehículos motorizados deberán circular a una velocidad máxima de 30 Km/h, o inferior si así estuviera específicamente señalizado.*" En la ciudad de Madrid existen numerosos ciclo carriles por la ciudad que conectan la misma y que permiten dar continuidad a muchos itinerarios ciclistas y en donde es imposible controlar que los vehículos que comparten la vía con las bicicletas sean de residentes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

53ª) Alegación

Zona de prioridad peatonal. Sabemos que la definición coincide con la que aparece en la Ley de Tráfico de ámbito estatal y reconocemos la dificultad en matizar su aplicación desde una ordenanza local. No obstante, queremos resaltar que las calles peatonalizadas recientemente no son aceras, y, tal y como expresa la presente ordenanza de movilidad en el artículo 164.1 "Las motocicletas, ciclomotores y vehículos análogos no podrán circular por las zonas peatonales, incluidas aceras, andenes, paseos o zonas ajardinadas, ni por las vías o carriles señalizados para las bicicletas". Volvemos a recordar que las bicicletas no son vehículos análogos a las motos ya que les diferencia algo verdaderamente sustancial como es la ausencia de motor. Igualmente, el artículo 170.4 contempla el paso ciclista por zonas peatonales bajo condiciones de seguridad para el peatón a fin de preservar el itinerario ciclista; y el artículo 199.5 habla sobre las labores de carga y descarga en dichas zonas peatonales. No tendría mucho sentido que por estas zonas se regule la entrada de vehículos pesados que suponen un alto riesgo para el peatón y se prohíba la bicicleta. La forma que adopten estas zonas para asegurar la permeabilidad ciclista estará condicionada a la densidad peatonal. (Ver alegación núm.13) El Manual de Infraestructura ciclista de Madrid crea una nueva figura: la Zona Peatonal Autorizada (ZPA),. Ésta puede ser una solución para otorgar seguridad jurídica a la permeabilidad ciclista en zonas peatonales. Sugerimos la inclusión de esta figura ante la posible imposibilidad de variar la definición de zona peatonal, y su traslación al conjunto de la ordenanza. Además, el propio PDMCM se refiere a las calles de prioridad peatonal ("Calle residencial" / S-28 o ZONA30)) aptas para autorizar la circulación de bicis y "a contracorriente".

Por todo esto, se propone cambiar la definición de Zona Peatonal y de Zona Peatonal Autorizada: "Zona Peatonal: parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación y estancia de peatones. Existe una prohibición general de acceso, circulación y estacionamiento de todo tipo de vehículos. Quedan excluidas las bicicletas que podrán hacer uso de este espacio guardando las debidas condiciones de seguridad y prioridad de los peatones, salvo prohibición expresa señalizada. Las bicicletas podrán circular por ellas en los dos sentidos, conservando en todo caso la prioridad peatonal".

Contestación:

Las zonas peatonales autorizadas, son espacios peatonales donde se autoriza excepcionalmente la circulación de bicicletas. La prioridad es del peatón y los ciclistas deben adaptar su velocidad. En caso de aglomeraciones de peatones, los ciclistas deben bajar de la bicicleta. La autorización puede ser temporal si, por ejemplo, en periodos nocturnos y durante los horarios de carga y descarga de mercancías, la situación lo requiere. Se podría hacer una excepción en casos de zonas o calles peatonales con poco tránsito peatonal y donde no existe una alternativa razonable para el ciclista o en casos donde la autorización de paso ciclista puede coincidir con la de acceso a garajes, en las mismas condiciones de prioridad peatonal y velocidad muy baja.

No se puede excepcionar en todos los casos el paso de las bicicletas en ambos sentidos, por los numerosos conflictos y perdida de la seguridad vial para los peatones, siendo estos lo que tienen preferencia en estas zonas.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

54ª) Alegación

"Zona Peatonal Autorizada (ZPA): espacios peatonales donde se autoriza excepcionalmente la circulación de bicicletas (definición dada en el Manual de Infraestructura Ciclista del Ayuntamiento de Madrid) y modificar el conjunto del articulado en sustitución de Zona Peatonal". Zona o calle residencial Las calles de plataforma única están diseñadas para ser calles residenciales de prioridad peatonal, pero con la norma propuesta solo llegan a serlo si están señalizadas con S-28. Esto provoca muchos equívocos, ya que en muchos barrios como Malasaña la mitad de las calles de plataforma única tienen la señal s-28 y la otra mitad no, sin ningún orden aparente, por lo que es difícil saber en qué tipo de calle está uno. Además, si un peatón o vehículo entra a una calle residencial por cualquier punto que no sea el inicio de la misma calle, no tiene oportunidad de ver la S-28 o y no sabe si la calle es residencial o no.
Es necesario entonces añadir que: "Todas las calles de plataforma única se considerarán "calle residencial" de prioridad peatonal. En las calles de plataforma única, la señal S-28 podrá usarse con carácter informativo pero no determina su carácter de calle residencial".

Contestación:

Según el documento de la Dirección General de Tráfico sobre normas y señales reguladoras de la circulación, la señal "*S-28 CALLE RESIDENCIAL y significa:*

Indica las zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes:

La velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 kilómetros por hora.

Los conductores deben conceder prioridad a los peatones

Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas

Los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación

Los juegos y los deportes están autorizados en la misma

Los peatones no deben estorbar inútimente a los conductores de vehículos."

Por otro lado en este mismo documento se indica que la señalización es el conjunto de señales y órdenes de agentes de la circulación, señales circunstanciales que modifican el régimen normal de utilización de la vía y señales de balizamiento fijo, semáforos, señales verticales de circulación y marcas viales, destinadas a los usuarios de la vía y que tienen por misión advertir e informar a éstos u ordenar o reglamentar su comportamiento con la necesaria antelación de

determinadas circunstancias de la vía o de la circulación. Por lo que el objetivo de la señalización es claro y objetivo y no se puede dejar al arbitrio de que es una recomendación, sino que tiene un significado en sí mismo.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

55ª) Alegación

Carril multimodal: Los llamados ciclocarriles han demostrado su inutilidad y comunican una falsa sensación de prioridad a los ciclistas. En la práctica, se comportan como un carril convencional. No tiene mucho sentido definir una diferenciación cuando no la hay. Creemos necesario suprimir esta figura.

Contestación:

Los ciclo carriles, ahora denominados carriles multimodales en la nueva ordenanza, tras la aparición de nuevos modos de movilidad, se trata de carriles de uso compartido por los que pueden circular: bicis, motos, coches y todos aquellos vehículos que puedan transitar por norma general en la calzada. Esta es la principal diferencia respecto a los carriles bici tradicionales, ya que estos últimos son carriles segregados (separados del resto del tráfico) y por ellos no pueden circular vehículos como motos o coches.

La velocidad máxima en los ciclocarriles, ciclo calles y carriles multimodales, está limitada a 30 km/h (aunque en el resto de carriles se pueda circular a 50 km/h) y lógicamente, cuando un vehículo motor se encuentre detrás de una bicicleta, deberá adecuar su velocidad en consecuencia.

Las bicicletas u otros vehículos, no están obligadas a circular por estos carriles exclusivamente y podrán cambiar de carril cuando la situación lo requiera (por ejemplo: para adelantar un vehículo en doble fila o cuando sea necesario girar a la izquierda).

En los ciclocarriles o carriles multimodales, como en cualquier otro carril, las bicicletas circularán ocupando el centro del carril ya que se disminuyen así la situaciones de riesgo como adelantamientos sin distancia de seguridad, apertura de puertas de coches aparcados o salidas de garajes entre otras.

Este tipo de carriles fomenta el uso de vehículos de movilidad sostenible y da legitimidad a estos usuarios frente a los vehículos a motor ya que tienen que respetar la velocidad permitida.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.
Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

56ª) Alegación

En el libro IV se añade el título primero con el nombre "Régimen sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial". Los poderes públicos deben ejercer la mayor protección hacia las personas más vulnerables.
Es habitual en la Ciudad de Madrid el acoso a ciclistas, la invasión de aceras por vehículos motorizados, el exceso de velocidad en zonas escolares y similares y otros comportamientos similares que ponen en grave riesgo su integridad física y su percepción de seguridad, afectando de forma importante a la modificación de sus modos de transporte e itinerarios.
Por todo esto, se estima necesario incluir: "Todas las sanciones de circulación aplicadas a vehículos que impliquen poner en riesgo la seguridad de conductores, pasajeros o viandantes de mayor vulnerabilidad se verán incrementadas entre un 50% y un 100% en sus tiempos e importes". "Se considera mayor vulnerabilidad, en términos generales, la de aquellos vehículos con mayor potencia motórica y mayor peso frente a los conductores y personas con vehículos sin motorización o viandantes. Se considera que la máxima vulnerabilidad es la de peatones, seguidos de ciclistas sin motorización, ciclistas con motorización, VMP, ciclomotores y motocicletas, en este orden". "Se incluirá el agravamiento de sanción, de forma específica y sin carácter exclusivo: la invasión de aceras por vehículos motorizados ante la existencia de peatones, el acoso a ciclistas (no respetar distancias al circular o adelantar), la invasión de carriles bici por vehículos motorizados, el rebasamiento de límites de velocidad en zonas escolares y de especial protección".

Contestación:
El régimen sancionador de cualquier administración está claramente reglados con parámetros objetivos por los incumplimientos que no obedecen, en ningún caso, a la propuesta planteada en esta alegación.
Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

57ª) Alegación

Disposición adicional La Ficha nº12 de la Instrucción para el Diseño de la Vía Pública Impide la modificación de la vía pública para promover un reparto del espacio entre vehículos motorizados y movilidad sostenible.
En espacios reducidos, debe promoverse la ocupación de la vía pública por las personas, la movilidad activa y el transporte público, aunque implique la reducción del espacio destinado al aparcamiento y circulación de los vehículos motorizados privados. Los poderes públicos deben garantizar la salud pública y el disfrute de los derechos de la ciudadanía, promoviendo un rediseño de la ciudad de Madrid en favor de las personas y en detrimento del vehículo motorizado, para lo cual deben transformar la ciudad e inducir la demanda de movilidad activa

y transporte público, aunque los datos presentes e históricos indiquen niveles de congestión circulatoria Referencia:
https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Vivienda-urbanismo-y-obras/Publicaciones/Instruccion-parael-Diseno-de-la-Via-Publica/?vgnextfmt=default&vgnextoid=ebbdac0c317cf110VgnVCM2000000c205a0aRCRD&vgnextchannel=cf6031d3b28fe410VgnVCM1000000b205a0aRCRD#

Por tanto, creemos necesario que: "Queda derogada la Ficha nº12 de la Instrucción para el Diseño de la Vía Pública en todos los apartados que impidan la modificación del espacio en la vía pública en favor del transporte público, la movilidad activa (peatonal y ciclista) y el uso recreativo no comercial".

Contestación:

La ficha 12. Estudios de transporte de la Instrucción para el Diseño de la Vía Pública, tiene como objetivos fundamentales dentro de los procesos de planificación de la movilidad de la ciudad de Madrid los siguientes:

- *"La inclusión de un Estudio de Transporte en planes parciales, planes especiales y proyectos de edificación tiene como objetivos principales:*
- *Garantizar la fundamentación técnica de las decisiones relativas a transporte y diseño de la vía pública en el planeamiento de desarrollo.*
- *Impedir que el aumento de la congestión circulatoria en la red principal supere ciertos niveles.*

Se establecen los siguientes niveles de congestión circulatoria en hora punta:

- *Nivel 1, cuando la relación Intensidad/Capacidad sea igual o inferior a 0,6*
- *Nivel 2, cuando la relación Intensidad/Capacidad sea superior a 0,6. e inferior a 0,7.*
- *Nivel 3, cuando la relación Intensidad/Capacidad sea superior a 0,7.*

Mediante la adecuada localización y diseño de sus conexiones con la red principal o de su trama interna, los planes y proyectos tratarán de mantener la congestión circulatoria en el nivel 1, en todos y cada uno de los elementos de la red principal."

Se trata por tanto de ir adaptando las necesidades de la movilidad de la ciudad a los nuevos usos y parámetros sin perjudicar ni generar congestión. En este sentido desde el Ayuntamiento se viene trabajando en la definición de zonas cero emisiones, como la de Puerta de Sol y todas las que se están implementando en los Distritos de Madrid, la implementación de carriles bici provisionales, carriles bus provisionales como medidas de urbanismo táctico que poco a poco se van consolidando y por tanto generando procesos de movilidad sostenible.

Es fundamental mantener esta ficha de diseño para evitar problemas de cogestión y de movilidad en general en la ciudad y tener una progresión adecuada hacía un modelo de ciudad más sostenible sin generar cambios abruptos que puedan provocar rechazo dentro de la ciudadanía a ante este tipo de medidas.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.
Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

58ª) Alegación

Disposición transitoria La calidad de los carriles bici debe garantizar niveles adecuados de seguridad, protección, visibilidad según los estándares establecidos por las organizaciones del sector, la evidencia científica y la experiencia internacional, de manera que tenga un impacto efectivo en la incentivación del uso de la bicicleta como medio de transporte habitual en la ciudad de Madrid para los diferentes perfiles poblacionales (edad, género, movilidad reducida, etc.). Se tomará como referencias las indicaciones de las organizaciones ciclistas de referencia en Madrid, España y Europa. No se admitirá en el manual la existencia de aceras bici, si bien, la eliminación de una acera bici implicará obligatoriamente la instalación de una alternativa para la movilidad ciclista acorde con el manual (nueva cota, espacio protegido en calzada, etc.).
Por tanto, se propone que: "En el plazo de tres meses desde la aprobación de esta Ordenanza se actualizará, con rango de instrucción, el Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid, y se publicará un nuevo manual para el diseño de carriles bici de la Ciudad de Madrid, derogando el vigente, acorde con los estándares internacionales y estatales de protección, seguridad, comodidad y respeto para peatones, y que tendrá carácter obligatorio en todos los carriles bici construidos tras su publicación".

Contestación:

En primer lugar, hay que indicar que el Manuela para el diseño de carriles bici de la ciudad de Madrid, no tiene rango normativo, lo que se pretende con este manual tal y como se indica en el apartado 2. Objetivos del Manual:

"Este manual pretende facilitar el desarrollo de los proyectos de infraestructura ciclista de la ciudad de Madrid. Este objetivo general se concreta en los siguientes objetivos particulares:

1. *Mejorar los proyectos de vías ciclistas aprovechando los conocimientos y la experiencia acumulada en la ciudad en la última década.*
2. *Hacer coherentes los proyectos ciclistas con otros objetivos de movilidad sostenible como la mejora de la calidad peatonal y el calmado del tráfico.*
3. *Facilitar la redacción de proyectos y la reflexión sobre las características de las vías ciclistas, tanto para las personas encargadas de los mismos dentro y fuera del Ayuntamiento, como para los responsables políticos y la ciudadanía.*
4. *Ajustar los proyectos a las nuevas normativas como la Ordenanza de Movilidad, la Instrucción 1/2018 relativa al Estudio de Accesibilidad que ha de acompañar a los Proyectos Municipales de Intervención sobre el Espacio Público, la Normalización de Elementos Constructivos o la modificación del Reglamento General de Circulación para la introducción del límite de 30 km/h en calles con un único carril de circulación.*
5. *Concretar técnicamente el modelo dual de infraestructuras ciclistas, un sistema con una solución conjunta de segregación para los usuarios más inexpertos e integración para los usuarios más experimentados."*

Por lo tanto, se trata tan solo de una recopilación de información y de recomendaciones que no tiene carácter legal ni normativo y no hace falta derogar en este caso este Manual.

Por otro lado, en cuanto al Plan Director de movilidad ciclista de Madrid, tiene fehca de 2008 y los principales objetivos del mismo eran:
"1. Establecer una política municipal de la bicicleta.
2. Dar a la bicicleta un papel significativo en la movilidad cotidiana.
3. Normalizar el uso de la bicicleta y la imagen de los ciclistas.
4. Contribuir a la mejora de la calidad ambiental.
5. Favorecer hábitos saludables de la población.
6. Reducir la inseguridad vial.
7. Propiciar la recuperación del espacio público"

Parte de estos principios se pusieron en marcha desde esta fecha y este Plan tuvo una actualización en noviembre de 2016.

Estos planes en ningún caso tienen rango normativo, ya que sus objetivos son el fomento de la movilidad ciclista a través de medidas, algunas de carácter normativo y otras no necesariamente tienen que tener carácter normativo, como es el diseño de los ejes fundamentales ciclistas. Todos los elementos de carácter normativo que se tengan que incluir en una norma de carácter legal se introducen en las ordenanzas municipales, como es el caso de la Ordenanza de movilidad sostenible, objeto de las alegaciones que se están considerando. Es en este texto legal, ahora analizado donde se tienen que incluir las alegaciones o comentarios relacionados con las medidas de fomento de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Plan servirá como base de referencia y de trabajo para el desarrollo de los trabajos técnicos necesarios para la implementación de una red de carriles bici que de continuidad a los existentes en la ciudad de Madrid de forma segura y sostenible.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.
Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 48

D. [redacted]

ASOCIACION DE POCEROS DE LA COMUNIDAD DE MADRID

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **en representación de la ASOCIACION DE POCEROS DE LA COMUNIDAD DE MADRID al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210711641 por el que D. [redacted] en representación de la ASOCIACION DE POCEROS DE LA COMUNIDAD DE MADRID formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) ALEGACIÓN. MODIFICACION ARTÍCULO 1. -OBJETO

Propone la inclusión de “los servicios de pocería, desatranco y saneamiento”.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 1 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

w) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
x) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

Sin perjuicio de ello se recuerda que el artículo 1 de la OMS define el objeto de la OMS en los términos previstos en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 28 y 39 de la LCREM, resultando innecesario hacer referencia a los servicios de pocería, desatranco y saneamiento de aguas residuales.

2ª) ALEGACIÓN. MODIFICACION ARTÍCULO 20.2.

Propone la inclusión de "los servicios de pocería, desatranco y saneamiento".

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

a) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
b) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

Sin perjuicio de ello debe señalarse que el artículo 20.4 de la vigente OMS podría amparar el otorgamiento de una autorización de acceso a una zona peatonal para llevar a cabo un servicio de pocería, desatranco y saneamiento previa solicitud expresa motivada.

3ª) ALEGACIÓN. MODIFICACION ARTÍCULO 27.2.g)

Propone la inclusión de "los servicios de pocería, desatranco y saneamiento".

Contestación:

Pese a que el artículo 27.2 de la OMS no es objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo, se entra a analizar el fondo de la alegación porque sí es objeto del Proyecto la redacción del artículo 27.6 de la OMS.

Se estima parcialmente en la medida en que los servicios de desatranco y pocería se encuentran ya incluidos en el término "saneamiento" del artículo 27.2.d) de la OMS que se reproduce a continuación:

"Artículo 27 OMS. Régimen jurídico.

2. De manera no exhaustiva, podrán otorgarse autorizaciones de ocupación de las vías urbanas para la realización de trabajos, obras, actividades o la prestación de servicios que se relacionan a continuación:

d) La realización de trabajos o prestación de servicios determinados tales como saneamiento, limpieza o carga y descarga de mercancías que no estén contemplados expresamente en otros apartados de la presente Ordenanza."

Por ello resulta innecesario introducir un nuevo apartado g) en el artículo 27.2 que haga referencia expresa a los servicios de pocería y saneamiento.

Se estima parcialmente. Esta alegación no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

4ª) ALEGACIÓN. MODIFICACION ARTÍCULO 28.1.c)

Solicita modificar la redacción del artículo 28.1.c) de la OMS para incluir una referencia al artículo 27.2.g) que propone incluir en la alegación anterior.

Contestación:

Se estima parcialmente en la medida en que los servicios de desatranco y pocería se encuentran ya incluidos en el término "saneamiento" del artículo 28.1.c) de la OMS que se reproduce a continuación, al incluir la remisión al artículo 27.2.d) de la OMS referido a los servicios de saneamiento:

*"**Artículo 28 OMS. Uso.***

1. En función de su tipología y sin perjuicio de las instalaciones desmontables y los bienes muebles con los que se lleve a cabo el aprovechamiento especial del dominio público que motiva la ocupación, únicamente podrán emplearse en las ocupaciones los siguientes tipos
de vehículos:

c) Vehículos directamente empleados para la prestación de servicios o el desarrollo de las campañas descritas en los artículos 27.2.d) y 27.2.f)".

Por ello resulta innecesario modificar la redacción del artículo 28.1.c) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Se estima parcialmente. Esta alegación no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

5ª) ALEGACIÓN. MODIFICACION ARTÍCULO 35.5

Solicita modificar la redacción del artículo 35.5 de la OMS para incluir una letra q) referida a la prestación de los servicios de pocería y desatranco.

Contestación:

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

a) porque la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano es una razón imperiosa de interés general que justifica la restricción a la circulación de los vehículos en función de su potencial contaminante, que permite adaptarse al cumplimiento de la norma mediante el empleo de vehículos menos contaminantes;

b) porque el artículo 35 de la OMS regula ordenaciones temporales de tráfico para proteger la salud en episodios de contaminación ambiental, que solo restringen gradualmente la circulación de los vehículos más contaminantes en función de la evolución de los episodios de contaminación, se trata por tanto de una ordenación temporal del tráfico adoptada con carácter excepcional durante el tiempo imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano;

c) porque la prestación de los servicios de pocería y desatranco podría llegar a ser, en su caso, objeto de consideración en el artículo 35.5.j) de la OMS.

El Ayuntamiento de Madrid es consciente de la importancia de los servicios que prestan en nuestra ciudad y comprende las dificultades que estas medidas pueden suponer para los diferentes agentes socioeconómicos, pero cabe remarcar que son medidas excepcionales que duran el tiempo imprescindible para evitar el peligro para la salud pública que suponen los episodios de contaminación ambiental por dióxido de nitrógeno o, en su caso, otros contaminantes, que los vehículos de bajas emisiones (CERO y ECO de acuerdo a los distintivos ambientales de la Dirección General de Tráfico) están exceptuados de las restricciones y que el vigente Protocolo de Actuación para Episodios de Contaminación por Dióxido de Nitrógeno en la ciudad de Madrid contempla la aplicación gradual de las medidas que resultan imprescindibles para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin perjuicio de lo anterior se informa que el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" propone un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Se desestima. Esta alegación no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

6ª) ALEGACIÓN. MODIFICACION ARTÍCULO 183

Solicita modificar la redacción del artículo 183 de la OMS para incluir un apartado número 8 que excluya de las prohibiciones a los servicios de pocería y desatranco.

Contestación:

En atención a la utilidad de los servicios de pocería y desatranco respecto a las condiciones de salubridad se considera necesario incluir los vehículos que prestan tales servicios en las excepciones a las restricciones generales de circulación, carga y descarga reguladas en el artículo 183.

Se estima la alegación, **modificando el Proyecto inicial** mediante la introducción en el artículo 193 de la OMS de un nuevo apartado 8 con la siguiente redacción:

"Artículo 183.8. Los vehículos destinados al servicio de pocería o desatranco."

Asimismo se modifica la Memoria de análisis normativo (MAIN) inicial para recoger dicha modificación.

7ª) ALEGACIÓN. Nuevo capítulo en el título II del Libro III.

Solicita la inclusión de un capítulo en el título II del LIBRO III que regule específicamente el sector de la pocería y desatranco, al igual que constan reguladas otras actividades y que trate su definición, ocupaciones para pocería, autorización municipal, sujetos, documentación, vigencia y condiciones de uso.

Contestación:

Como se ha señalado anteriormente en este escrito, la Ordenanza tiene por objeto armonizar los distintos usos de las vías y los espacios urbanos, incluidos el peatonal, el de circulación y estacionamiento, el transporte de personas, con especial relevancia del transporte público, la distribución de mercancías y el uso cultural, deportivo, turístico y lúdico. La OMS no pretende regular la actividad de un sector económico como el de la pocería, limitando su objeto a la regulación del tráfico, la circulación de vehículos y la seguridad vial.

Adicionalmente debe señalarse que no es posible en esta fase del procedimiento, incluir un nuevo capítulo que contenga una regulación que no ha sido objeto de los informes preceptivos, del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal y que no se haya sometido a información pública.

Por todo ello se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 49

Dª. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210712343 por el que Dª. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la normativa prohíbe aparcar bicis en la acera salvo donde hay aparcabicis. Pero estos se escasean, obligando al usuario, primero, buscarlos en una hoja de cálculo y segundo, aparcar lejos del destino. Cuál es el motivo de las restricciones al aparcamiento de las bicis? Parece ser intentar impedir que la gente haga uso de la bici en la ciudad. Por ello solicita que la nueva normativa NO debe prohibir el aparcamiento de la bici in en la acera mientras no bloquea el paso de los peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS regula el estacionamiento de bicicletas y VMP en los siguientes términos recogidos en la redacción que propone dar al artículo 48.1 de la OMS:

1º) La regla general es que las bicicletas y los VMP deben estacionarse exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ellos (tal y como recoge el artículo 48.2 de la vigente OMS), es decir, en las reservas específicamente establecidas para el estacionamiento de ambos tipos de vehículos, que con carácter preferente se implantarán en la banda de estacionamiento de la calzada, y que también podrán situarse en acera, en cuyo caso las personas usuarias de bicicletas y VMP deberán apearse de los mismos, y en cuanto

abandonen la calzada y pisen la acera deberán en todo momento transitar a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

En la redacción que el Proyecto inicial propone dar al artículo 48.1.a) de la OMS el anclaje de las bicicletas y los VMP no resulta obligatorio, sino que depende de la libre y responsable decisión de las personas usuarias de los vehículos, que con carácter general suelen optar por anclar sus vehículos al objeto de evitar su robo o vandalización.

En ese sentido se señala que el Ayuntamiento está trabajando para ampliar sustancialmente la dotación existente de elementos aparcabicicletas mediante la instalación de 10.000 elementos aparcabicicletas más en 2023, y en otros 10.000 adicionales en 2030, para lo cual llevará a cabo una inversión de 2.656.880 euros en el periodo 2023-2030.

2º) Por sus características técnicas, las bicicletas y VMP deben estacionarse en reservas específicas por dos motivos:

a) para que dispongan de un elemento separador físico que les proteja de eventuales daños producidos por otros vehículos más voluminosos y pesados como los automóviles, es decir, para garantizar la propia seguridad de los vehículos objeto de estacionamiento;
b) para que dispongan de elementos de horquilla a los que puedan anclarse para evitar su robo y dificultar su eventual vandalización.

3º) Con carácter excepcional se permitiría el estacionamiento de bicicletas y VMP en la acera siempre que no perjudiquen el tránsito peatonal y la accesibilidad universal de la acera y los espacios estanciales, pudiendo exclusivamente anclar las bicicletas y VMP a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.

4º) Dicho precepto no ampararía el anclaje a señales de tráfico, a farolas ni a otros elementos del espacio público municipal, solo lo permitiría a los elementos de mobiliario urbano delimitadores del espacio como las denominadas “vallas sol”.

Las señales de tráfico no constituyen “mobiliario urbano delimitador de espacios”, por lo que el Proyecto normativo no permitiría el anclaje de bicicletas y VMP a señales.

Además, el anclaje de bicicletas y VMP a señales de tráfico no solo contravendría el artículo 58.3 de la LTSV y el artículo 142.3 del RGC, sino que dificultaría y podría impedir la adecuada ejecución de las labores de mantenimiento y conservación de las mismas.

Por ello se considera necesario modificar la redacción que el Proyecto normativo da al último párrafo del artículo 48.2 de la OMS para regular expresamente la prohibición de anclaje de bicicletas y VMP a elementos de señalización.

5º) Se desestima su alegación de permitir el libre estacionamiento de bicicletas y VMP en las aceras, siempre que no impida el tránsito peatonal, por los problemas de seguridad vial y accesibilidad universal que podrían producirse en las aceras y que se vienen produciendo en las aceras de la ciudad de Madrid, especialmente por los VMP destinados a su arrendamiento de corta duración en el espacio público municipal y por algunas bicicletas.

6º) No obstante, a la vista de la alegación, **se estima** concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que "con carácter excepcional" pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

7º) Por todo lo anterior **se estima parcialmente su alegación.**

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

> "**Artículo 48.** *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*
>
> 1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:
>
> a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.
>
> b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.
>
> Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:
>
> a) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.
>
> b) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio

público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.

c) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC".

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar **pero sí en el análisis del impacto normativo inicial para motivar la regulación de la propuesta normativa del artículo 48 de la OMS**.

2ª) Alegación:

Las bicis apenas estorban ni ocupan espacio en la acera pero la normativa las tratan igual que las motos, que sí ocupan bastante espacio en la acera y impiden la movilidad peatonal. Señala que hay muchas más motos estacionadas en las aceras que bicicletas. Además las motos contaminan, y por ende cabe disuadir el uso de ellas y no las bicis.

Contestación: La redacción que el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) de 5 de octubre de 2018 promueve que las motocicletas, los ciclos y VMP estacionen en las reservas específicamente habilitadas para los respectivos tipos de vehículos, por lo que en su regulación esencial ofrece un tratamiento similar, sin perjuicio de determinadas diferencias establecidas en atención al tipo de movilidad para la que se empelan por los distintos usuarios.

El distinto tratamiento en materia de estacionamiento de las motocicletas y ciclomotores respecto de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los VMP no se fundamenta en las diferencias de espacio ocupado ni en su sostenibilidad, sino en la realidad fáctica de los problemas de accesibilidad y seguridad vial que se producen en las aceras y en las necesidades de movilidad que satisfacen uno y otro tipo de vehículos.

Las personas usuarias de motos y ciclomotores, por la masa y peso de su vehículo y su mayor precio, tienen un mayor cuidado en el estacionamiento de sus vehículos de forma que no impidan la accesibilidad universal.

Frente a esta realidad, las personas usuarias de bicicletas y VMP, especialmente de los vehículos destinados a su arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija estacionan habitualmente incumpliendo las obligaciones de accesibilidad y circulan por las aceras poniendo en peligro la seguridad vial de los peatones.

Las personas usuarias de bicicletas y VMP privados a la hora del estacionamiento tienen un mayor cuidado para evitar su robo o su vandalización.

Por otro lado es preciso considerar que las bicicletas y los VMP permiten una movilidad de corto y medio recorrido de entre 1 y 15 kilómetros por lo que, con carácter general, solo constituyen una alternativa de comunicación interurbana si se realiza un uso intermodal de estos vehículos en combinación con el transporte público colectivo. Mientras que las motocicletas permiten una comunicación urbana e interurbana de mayor recorrido, por lo que

constituye una alternativa al vehículo automóvil privado que circula y estaciona en la ciudad de Madrid proveniente no solo de otras vías de la ciudad de Madrid sino de vehículos cuyo origen de tránsito se encuentra en vías de otros municipios o Comunidades Autónomas, por lo que si bien no suponen una ventaja en materia de sostenibilidad sí suponen un beneficio muy positivo en materia de consumo de espacio público urbano en comparación con el automóvil privado.

La expansión de las motocicletas eléctricas y los servicios de arrendamiento sin conductor de motos “CERO Emisiones” de corta duración y sin base fija permiten incrementar la sostenibilidad de este tipo de vehículo.

La regulación del estacionamiento de motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, y la regulación del estacionamiento de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos responde a las características específicas de ambos tipos de vehículos, sus repercusiones en materia de disciplina viaria, seguridad vial en la acera y de consumo del espacio público.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en el análisis del impacto normativo inicial para motivar la regulación de la propuesta normativa del artículo 48 de la OMS**.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES Nº 50

CONFEDERACIÓN EMPRESARIAL DE MADRID-CEOE

D. [redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted], CONFEDERACIÓN EMPRESARIAL DE MADRID-CEOE al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210712391 por el que D. [redacted] en representación de la Confederación Empresarial de Madrid-CEOE formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación, se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado CEIM:

1ª) Alegación: Solicita que se realicen previamente estudios de impacto económico.

Contestación:

La Zona de Bajas Emisiones de “Madrid Central” se creó mediante el artículo 23 de la OMS de 5 de octubre de 2018. Fue necesaria la aprobación del Acuerdo de la Junta de Gobierno por la que se determinó su régimen de gestión y funcionamiento en noviembre de 2018, pero su implantación completa, real y efectiva no se produjo hasta comienzos de 2019 cuando entró en servicio su sistema de control automatizado. La valoración del impacto sobre la movilidad de la ZBEDEP “Madrid Central” se basa sobre el análisis de los datos reales obtenidos desde su puesta en servicio en 2019. Dicho análisis se centra en tres variables: el impacto cualitativo

sobre la tecnología de los vehículos; el impacto sobre el flujo de circulación; y el impacto cuantitativo sobre el número de vehículos que acceden a "Madrid Central".

A lo largo de 2019 entraron o salieron diariamente al ámbito territorial de "Madrid Central" una media de 259.107 vehículos.

a) Distribución del parque motorizado circulante en Madrid Central según la clasificación medioambiental en función de su potencial contaminante de los vehículos y su comparación con la media de la ciudad:

Si se analiza el parque móvil circulante en "Madrid Central" se observa que se trata de un parque móvil más limpio que en el resto de la ciudad, ya que sólo un 5% de los vehículos tienen clasificación ambiental "A" (en el gráfico aparecen denominados como "sin distintivo ambiental), mientras que un 24% son "ECO" y un 3% son de "CERO Emisiones", lo que supone valores de clasificación ambiental menos contaminante muy superiores a las características del parque móvil circulante de la media de la ciudad.

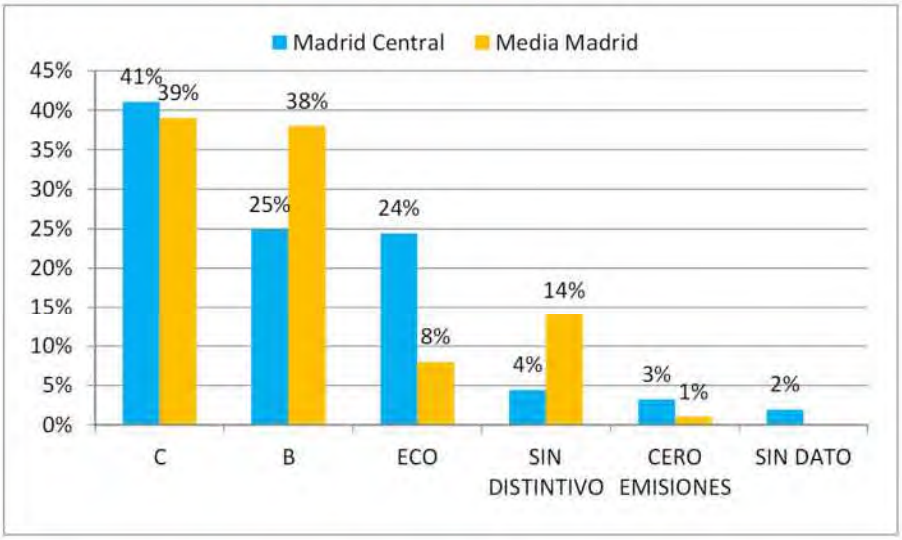

Tabla: Análisis comparado del parque móvil de "Madrid Central" respecto del parque medio circulante de la ciudad, según la clasificación ambiental de los vehículos.

b) Distribución del del parque motorizado circulante en Madrid Central según su clasificación por la construcción de los vehículos y su comparación con la media de la ciudad:

En lo referente al análisis del parque circulante según la clasificación atendiendo al criterio de construcción, solo un tercio de los vehículos que circulan por "Madrid Central" son turismos, mientras que los turismos representan el 80% de los vehículos que, de media, circulan por la ciudad de Madrid.

Por otro lado, debe destacarse que un elevado porcentaje de los vehículos que acceden y circulan por "Madrid Central" son Taxis y VTC, concretamente el 37% del total.

A continuación, se ofrece una tabla comparativa en columnas de la distribución del parque circulante atendiendo al criterio de construcción en "Madrid Central" en 2019, comparado con el parque circulante medio de la ciudad según el "Estudio del Parque Circulante de la ciudad de Madrid de 2017":

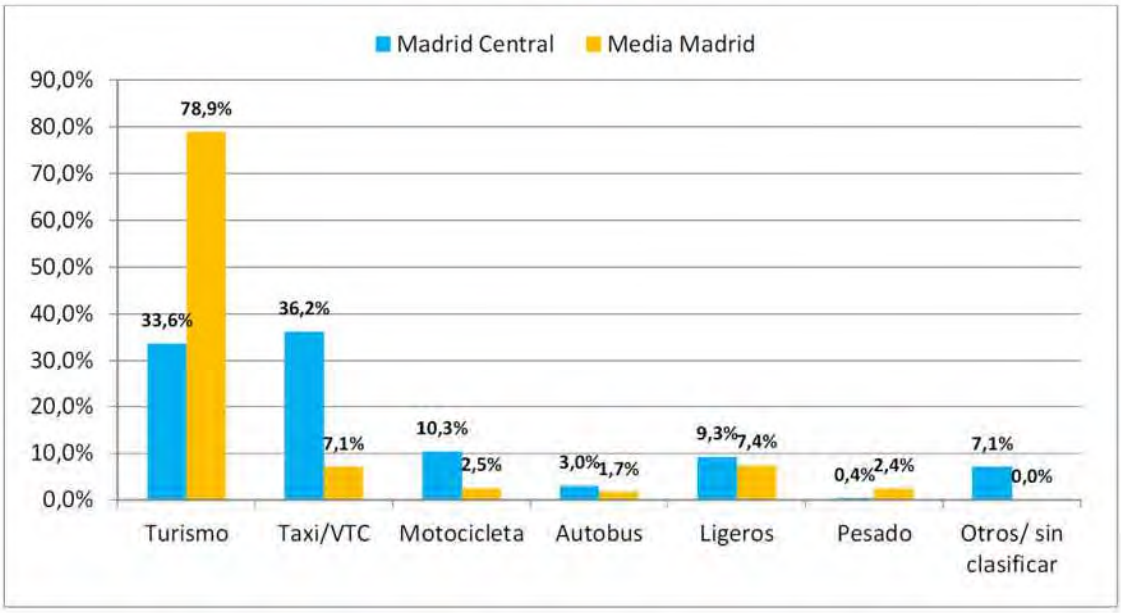

Tabla gráfica: distribución del parque circulante atendiendo al criterio de construcción en "Madrid Central" en 2019, comparado con el parque circulante medio de la ciudad según el "Estudio del Parque Circulante de la ciudad de Madrid de 2017.

2.2 Impacto sobre el flujo de circulación de vehículos:

Por lo que se refiere a la evolución anual de demanda, sen "Madrid Central" se registran valores muy similares a la del resto de la ciudad. Únicamente en julio y agosto de 2019 se registraron valores por encima de la media, mientras que en los meses invernales (diciembre, enero y febrero) los valores fueron más bajos en "Madrid Central" que, en el resto de la ciudad, como se muestra en el siguiente gráfico sobre la "Evolución mensual del tráfico en "Madrid Central" y comparación con la media de la ciudad":

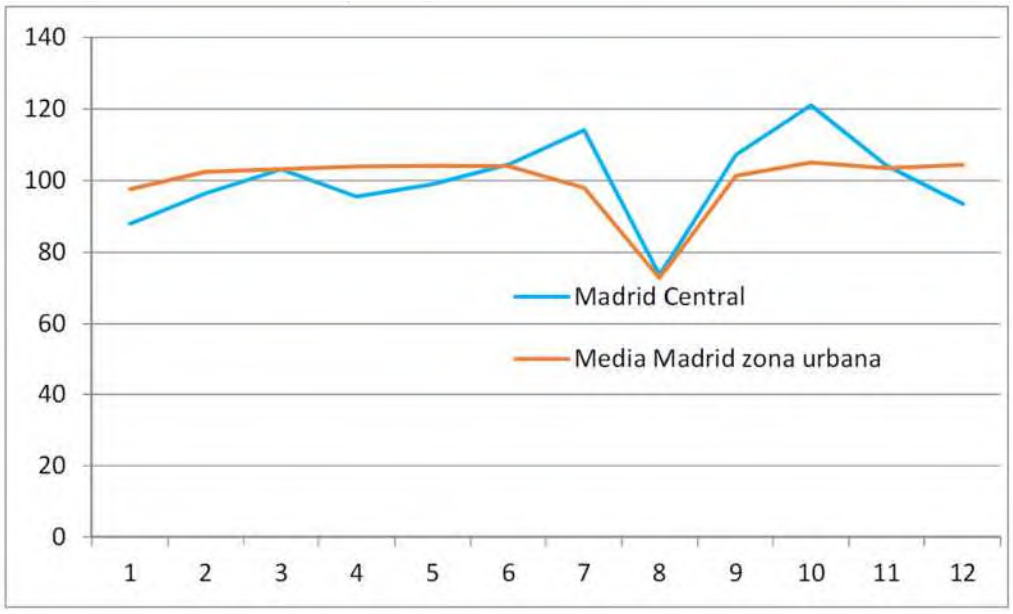

Tabla gráfica: Evolución mensual del tráfico en "Madrid Central" y comparación con la media de la ciudad.

A partir de las estaciones de aforo que dispone el Ayuntamiento de Madrid se acredita una reducción del tráfico, en el periodo comprendido entre 2017 y 2020, de un 13% en el interior de "Madrid Central" y de un 2,5% en el perímetro de dicha zona.

Año	Interior "Madrid Central"	Perímetro "Madrid Central"	Total
2017	135.268	269.991	405.258
2018	119.665	267.552	387.216
2019	117.349	263.160	380.510
% Var.17/19	-13,2%	-2,5%	-6,1%

La Dirección General de Planificación e Infraestructuras de la Movilidad, en su documento "Memoria ZBEDEP Plaza Elíptica, de febrero de 2021", analiza el impacto sobre la movilidad urbana de la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica" un modelo de simulación micro (AIMSUN) correspondiente a la hora punta de mañana entre las 8:00 y las 9:00 con la matriz de desplazamientos del modelo macro de la ciudad de Madrid, sobre la cual se buscaron aquellos pares de viajes O/D que se verán afectados por el área de restricción, a los cuales se les aplicó un porcentaje de reducción de un 13,5% del número de vehículos en circulación. Este porcentaje corresponde a la participación de los vehículos A sobre el total, según los datos de los últimos estudios de la Subdirección de Planificación de la Movilidad y Transportes.
Los resultados de la simulación muestran una mejora de todos los parámetros:
a) se reduce tanto el número de vehículos por kilómetro;
b) se reduce la intensidad total (flujo de circulación);
c) lo que se traduce en una red con menor densidad circulatoria, con menores demoras y con una mayor velocidad del sistema.

La creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica" supone:
a) Lograr una reducción aproximada de 37.000 vehículos-km diarios, lo que supondría lograr una reducción del 18,6% del tráfico total de dicha ZBEDEP.
b) Incrementar la velocidad media diaria un 41,9% hasta alcanzar los 38,9 km/hora.
c) Lograr una reducción de 1.500 vehículos en hora punta.

	Vh-Km hora	*Vh-Km Día*	*Velocidad (km/h)*	*Variación**	
				Vh-Km	*Velocidad*
Actual	13 923.00	198 900.00	27.41		
Escenario 3	11 338.00	161 971.43	38.9	-18.6%	41.9%

Según lo expuesto, la reducción de tráfico que se va a producir en ambas zonas es evidente, lo que mejorará la calidad del aire de nuestra ciudad, que es uno de los objetivos prioritarios de esta Ordenanza.

Por otro lado, en cuanto al impacto económico, Un estudio de la consultora CBRE ha evaluado los primeros meses de funcionamiento de Madrid Central en relación con la vivienda y la actividad comercial. A partir de datos de tasaciones, mapas de ruido y herramientas de análisis de datos, el informe concluye que la limitación del tráfico en el centro de la capital ha contribuido a revalorizar los pisos, mientras que el volumen de visitantes a las calles más comerciales se ha mantenido, aunque han cambiado ciertos patrones de afluencia.

“A pesar de lo que podríamos pensar en un primer momento, el número de visitantes a la zona se mantiene constante”, señala Gonzalo Senra, uno de los expertos que participan en el informe. Senra, director nacional de Producto Retail de CBRE, destaca “el cambio en el perfil del visitante, patrón de comportamiento y procedencia”, lo que significa que se abre “una nueva etapa cargada de oportunidades”.
El informe se centra en tres vías comerciales de Madrid Central —Gran Vía, Hortaleza y el tramo peatonal de Fuencarral— y dos colindantes con el área de tráfico restringido —Luchana y el tramo de Fuencarral entre las glorietas de Bilbao y de Quevedo —. Para analizar la afluencia de gente a esas calles se ha utilizado una herramienta propia capaz de rastrear la ubicación de millones de teléfonos móviles. En concreto, señalan desde la consultora, esa herramienta tiene visibilidad sobre uno de cada cuatro móviles españoles, lo que permite extrapolar sus resultados con fiabilidad.
Así, se ha estudiado la concentración y procedencia de los móviles que había en cada una de esas calles en las diferentes franjas horarias a lo largo de la semana. La conclusión general es que entre semana hay menos gente, pero el fin de semana crecen las visitas, que además tienden a concentrarse más en las tardes. Además, se refuerza la presencia de visitantes del propio distrito o de los más cercanos, mientras que pierden fuerza algunos de los más periféricos. “Lo importante es haber identificado un cambio en la procedencia de las personas, lo que se traduce en nuevas oportunidades a explotar por los comerciales”, señala Serra en alusión a las estrategias de captación y fidelización.

El análisis difiere del que hacen desde la patronal de comercios textiles Acotex.

Pero además del comercio, CBRE también analiza los efectos sobre el mercado de la vivienda. De nuevo, la conclusión de la consultora inmobiliaria es positiva: “Es pronto para determinar cuáles son los resultados directos de la implementación de esta normativa, aunque sí podemos indicar que existe una tendencia creciente en el precio”, asegura el informe.

Para evaluar el impacto de Madrid Central sobre las casas del distrito Centro se han tenido en cuenta los valores de tasación de las viviendas en el primer trimestre del año, con respecto al mismo periodo de 2018. La conclusión es que los precios han crecido un 11,57%, por encima de la media del 8,9% registrada en los barrios colindantes.

Por otro lado, se intenta determinar si la reducción del ruido puede estar detrás de ese fenómeno. Para ello se consideran algunas operaciones de apaciguamiento del tráfico previas a Madrid Central. “No se observa un impacto significativo sobre el precio de la vivienda por la peatonalización”, sostiene CBRE.

La limitación en la circulación rodada supone un impacto muy positivo para la salud de los residentes y una mejora en la calidad de vida.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en el análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación: Solicita que se diseñe un Plan de Recuperación y promoción del Distrito Centro de Madrid.

Contestación:

Reiterando los argumentos de la alegación anterior y recordando que la MAIN especifica los impactos económicos directos e indirectos en la zona de bajas emisiones ZBE, el citado Plan de Recuperación excede las competencias propias y regulatorias de la Ordenanza de Movilidad Sostenible.

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en el análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación: Solicita que se arbitren soluciones para el acceso, parada y, en su caso, estacionamiento de los vehículos de transporte discrecional de viajeros

Contestación:

Tal y como aparece reflejado en el Capítulo IV, se establecen las reservas dotacionales de estacionamiento para el transporte de vehículos destinados al transporte discrecional de viajeros y las reservas no dotacionales en los establecimientos hoteleros. Además, el Ayuntamiento siendo consciente de las limitaciones del espacio público, está llevando un estudio de posibles nuevas paradas en el Distrito Centro donde mayor conflictividad de genera por la subida y bajada de viajeros.

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en el análisis del impacto normativo inicial.

4ª) Alegación: Solicita que se amplíe el calendario y horario de acceso de vehículos de empresas y profesionales a la ZBEDEP Distrito Centro para facilitar la actividad de las empresas y profesionales madrileños.

Contestación:

“La regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud pública, así como el derecho a un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona. Su regulación resulta racional, necesaria, imprescindible y proporcional para satisfacer dichas razones imperiosas de interés general”.

Toda la regulación normativa fijada en la ordenanza responde a criterios objetivos y de interés general y el calendario fijado para el acceso a estas zonas de especial protección responde a esos criterios, no pudiendo hacer excepciones en función de sectores específicos.
El punto cuarto de la Disposición Transitoria Tercera establece que se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro a los vehículos en función de la MMA, el periodo y la categoría ambiental del vehículo, con unos horarios y calendario más amplios en función de la categoría ambiental del vehículo.

El Ayuntamiento de Madrid está realizando una apuesta muy importante por el vehículo eléctrico y favoreciendo todas aquellas medidas que contribuyan a que esa tecnología se instale cuanto antes en nuestra ciudad. De ahí que progresivamente se haya implementado un periodo transitorio, en el cual, los horarios de acceso de vehículos culminan con una mayor franja horaria o permiso de acceso indefinido al Distrito Centro para los vehículos ECO y CERO emisiones.

En función de lo expuesto no se estima necesario ampliar la franja horaria a estos vehículos en función del sector económico en el cual están inmersos. Además, hay que tener en consideración que estos horarios ya fueron ampliados con respecto al horario inicial de funcionamiento de esta zona de tráfico restringido.

En el mismo sentido y dentro de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 el Ayuntamiento de Madrid ha puesto en marcha un ambicioso plan de instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos, en consonancia con la compra de autobuses 100% eléctricos por parte de la Empresa Municipal de Transportes. Todo ello con el decidido objetivo de alcanzar a medio plazo una mejora de la calidad del aire y un medio urbano más sostenible.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación: Solicita proporcionar un mayor margen de tiempo para la renovación de flotas de los vehículos de las empresas, sobre todo si tenemos en cuenta los elevados costes y tiempo de amortización que tienen muchas de ellas; y que no siempre existen soluciones tecnológicas para el transporte de determinadas mercancías, que reúnan las condiciones de eficiencia, rentabilidad y sostenibilidad requeridas.

Contestación:

“La regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud pública, así como el derecho a un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona. Su regulación resulta racional, necesaria, imprescindible y proporcional para satisfacer dichas razones imperiosas de interés general”.

Las excepciones están tasadas en la ordenanza, en concreto en los artículos 22 y 23, que se refiere a la regulación general de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección, y en concreto del Distrito Centro.

Con esta regulación se pretende dar una misma protección a toda la ciudadanía de Madrid, así como dar cumplimiento a los valores límite de dióxido de nitrógeno establecidos por la normativa comunitaria y por la normativa estatal en materia de calidad del aire: la Ley de Calidad del Aire 34/2007 de 15 de octubre y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad de 30 de marzo de 2021.

En las denominadas ZBEDEP, las necesidades medioambientales son más acusadas y los requisitos de acceso y circulación a estas zonas más restrictivos, por lo que no procede exceptuar cierto tipo de vehículos en función de su actividad y no en base a su potencial contaminante.

Por lo tanto y en base al criterio de proporcionalidad y regímenes transitorios establecidos en esta ordenanza, no se considera necesario otorgar un margen de tiempo añadido para la renovación de cierto tipo de vehículos. Además, hay que tener en consideración que estos horarios ya fueron ampliados con respecto al horario inicial de funcionamiento de esta zona de tráfico restringido.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

6ª) Alegación: Ampliar el tiempo de uso para el Colectivo Cualificado de titulares Vehículos Comerciales e Industriales SER.

Contestación:

El artículo 52 establece las condiciones de estacionamiento para el Colectivo Cualificado de titulares de Vehículos Comerciales e Industriales. La autorización de estacionamiento se concederá por períodos mensuales o para una anualidad, una vez acreditado el cumplimiento de los requisitos establecidos y el abono de la tasa fijada en la correspondiente ordenanza fiscal.

Quienes integren el Colectivo Cualificado de Titulares de Vehículos Comerciales e Industriales podrán solicitar una autorización por cada uno de los vehículos que tengan en titularidad, renting o leasing. La autorización de este Colectivo Cualificado habilita para estacionar tanto en plazas de color verde como en plazas de color azul de todo el AER, por un tiempo máximo diario, continuado o no, de hasta ocho horas, excepto los sábados, el mes de agosto y los días 24 y 31 de diciembre no festivos, en los que el tiempo máximo, continuado o no, será de seis horas.

El tiempo máximo permitido de estacionamiento, dentro del horario regulado es de ocho horas, de un total de doce horas que tiene el servicio un día laborable de lunes a jueves (seis horas los sábados laborables). Esta limitación permite conciliar los distintos usos del espacio público, dando respuesta a las diferentes necesidades de estacionamiento de residentes, vehículos de rotación y resto de Colectivos Cualificados.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7ª) Alegación: Reforzar la dotación económica para las ayudas a la renovación de vehículos industriales y comerciales.

Contestación:

El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la OMS para conceder subvenciones, dado que es una facultad que puede ejercer en los términos establecidos en la legislación aplicable y que no deriva de la aplicación de la OMS por lo que, en puridad, no sería necesario recoger los costes derivados de dichas subvenciones en el análisis del impacto presupuestario.

No obstante se considera oportuno incluir dicho análisis en la memoria del impacto normativo, en el apartado de impacto presupuestario, al objeto de facilitar la máxima información a la ciudadanía, en cumplimiento del principio de transparencia.

A mayor abundamiento podría entenderse que la citada línea de subvenciones constituye un complemento esencial de las medidas de protección del derecho a la vida y de la salud pública a través de las restricciones y prohibiciones de circulación del tráfico rodado reguladas en "Madrid ZBE" y las ZBEDEP "Madrid Central" y "Plaza Elíptica", por lo que la inclusión de dicha información puede resultar de interés general.

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Tabla: Subvenciones de la Línea 1 "Movilidad Sostenible" del "Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid".

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a **67.500.000 euros**.

Por otro lado para la ayuda a esta transición también existen ayudas estatales como:

los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360". Entre las subvenciones estatales destacan:

PLAN RENOVE 2020.- Ministerio de Industria.

https://industria.gob.es/RENOVE/Paginas/Index.aspx Puesto en marcha con carácter retroactivo a 16 de junio hasta 31 de diciembre. Aun no se pueden solicitar las ayudas, falta aplicación web

El programa RENOVE está regulado por el Real Decreto-ley 25/2020, de 3 de julio, de medidas urgentes para apoyar la reactivación económica y el empleo, modificado por la disposición final duodécima del Real Decreto-ley 28/2020, de 22 de septiembre, de trabajo a distancia:

• Real Decreto-ley 25/2020, de 3 de julio: https://www.boe.es/buscar/pdf/2020/BOE-A-2020-7311-consolidado.pdf

• Real Decreto-ley 28/2020, de 22 de septiembre https://www.boe.es/buscar/pdf/2020/BOE-A-2020-11043-consolidado.pdf PLAN MOVES II (2020). - IDAE. Puesta en marcha el 20 de agosto hasta 19 de agosto de 2021. https://moves2madrid.com/

• Publicado en el BOE el 17 de junio de 2020, el Real Decreto 569/2020, de 16 de junio, por el que se regula el programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES II) y se acuerda la concesión directa de las ayudas de este programa a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla: https://www.boe.es/boe/dias/2020/06/17/pdfs/BOE-A-2020-6235.pdf

• Publicado en el BOE el 24 de junio de 2020, el Real Decreto23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica: https://www.boe.es/buscar/pdf/2020/BOE-A-2020-6621-consolidado.pdf

• Publicado en el BOE el 6 de julio de 2020, el Real Decreto25/2020, de 3 de julio, de medidas urgentes para apoyar la reactivación económica y el empleo. https://www.boe.es/buscar/pdf/2020/BOE-A-2020-7311-consolidado.pdf PLAN MOVES I (2019). - IDAE. Periodo 16.07.2019 al 31.12.2019. https://www.fenercom.com/actuacion/plan-moves-actuaciones-1-y-2-2019/

• Real Decreto 72/2019, de 15 de febrero, por el que se regulan las bases del Programa de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible (MOVES), dotado con 45 millones de euros y dirigido a incentivar. https://www.boe.es/boe/dias/2019/02/16/pdfs/BOE-A-2019-2148.pdf

• Real Decreto 132/2019, de 8 de marzo, por el que se otorga la concesión directa de ayudas del Programa de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible (MOVES) a las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla.

https://www.boe.es/boe/dias/2019/03/09/pdfs/BOE-A-2019-3404.pdf

PLAN MOVALT VEHÍCULOS (2018). – IDEA. Periodo 13.12.2017 – 30.06.2018 https://www.idae.es/ayudas-y-financiacion/para-movilidad-y vehiculos/convocatoriascerradas/plan-movalt-vehiculos

• Resolución de 21 de noviembre de 2017 de la Dirección General del IDAE por la que se establece la Convocatoria del Programa de Ayudas para la adquisición de vehículos de energías alternativas (Plan Movalt Vehículos). https://www.boe.es/boe/dias/2017/11/28/pdfs/BOE-B-2017-70400.pdf

• Resolución de 5 de diciembre de 2017, de la Dirección General del IDAE, por la que se modifica la Convocatoria del Programa de Ayudas para la adquisición de vehículos de energías alternativas (Plan MOVALT Vehículos) https://www.boe.es/boe/dias/2017/12/16/pdfs/BOE-B-2017-73855.pdf

PLAN MOVEA 2017.- IDAE. Periodo 24.06.2017 al 15.10.2017. https://www.boe.es/boe/dias/2017/06/23/pdfs/BOE-A-2017-7165.pdf

PLAN MOVELE 2015.- IDEA. Periodo 15.04.2015 al 31.12.2015. https://www.boe.es/boe/dias/2015/04/18/pdfs/BOE-A-2015-4215.pdf

PLAN MOVELE 2014.- IDEA. Periodo 12.06.2014 al 31.12.2014 https://www.boe.es/eli/es/rd/2014/06/06/414/dof/spa/pdf

PIVE 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 Y 8. Ministerio de Energía.

El Último tuvo lugar en el año 2015. https://energia.gob.es/es-es/Servicios/VehiculoEficiente/Paginas/programa-vehiculoeficiente.aspx

• Real Decreto 380/2015, de 14 de mayo, por el que se regula la concesión directa de subvenciones del "Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente (Pive-8)". https://www.boe.es/boe/dias/2015/05/15/pdfs/BOE-A-2015-5377.pdf

• Real Decreto 1071/2015, de 27 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 380/2015, de 14 de mayo, por el que se regula la concesión directa de subvenciones del "Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente, PIVE-8"

Entre las subvenciones de la Comunidad de Madrid destacan:

II PLAN MUS (Comunidad de Madrid 2019). Plazo: 24.04.2019 – 31.12.2019 https://www.fenercom.com/actuacion/ii-plan-mus/

• ORDEN de 10 de abril de 2019, de la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de ayudas por la Fundación de la Energía de la Comunidad de Madrid para el desarrollo del II Plan de Movilidad Urbana Sostenible (II Plan Mus) de la Comunidad de Madrid. https://www.fenercom.com/wp-content/uploads/2019/09/BOCM-20190412- 13.pdf

• EXTRACTO de 12 de abril de 2019, de la Orden de la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda, por la que se convoca la concesión de ayudas dirigidas a incentivar la adquisición en la Comunidad de Madrid de vehículos con energías alternativas a los combustibles convencionales, a través del II Plan de Movilidad Urbana Sostenible (II Plan MUS). https://www.fenercom.com/wp-content/uploads/2019/09/BOCM-20190423- 26.pdf I PLAN MUS (Comunidad de Madrid 2018). Plazo: 14.12.2018 – 31.12.2019 https://www.fenercom.com/actuacion/plan-de-movilidad-urbana-sostenible-planmus/

• ORDEN de 29 de noviembre de 2018, de la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de ayuda por la Fundación de la Energía de la Comunidad de Madrid para el Desarrollo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (Plan MUS), del Plan de Impulso de Instalaciones de Autoconsumo Fotovoltaico en el sector residencial, y de los Planes Renove de salas de calderas, de aislamiento de viviendas y de ventanas de la Comunidad de Madrid. https://www.fenercom.com/wp-content/uploads/2019/09/BOCM-20181207- 22.pd

• EXTRACTO de 7 de diciembre de 2018, de la Orden de la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda, por la que se convoca la concesión de ayudas dirigidas a incentivar la adquisición en la Comunidad de Madrid de vehículos con energías alternativas a los combustibles convencionales a través del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (Plan MUS). https://www.fenercom.com/wp-content/uploads/2019/09/BOCM-20181212- 24.pdf PIAM 2019 (Consejería de Medioambiente Comunidad de Madrid). Plazo 22.11.2019 – 30.11.2019. http://www.madrid.org/cs/Satellite?c=CM_ConvocaPrestac_FA&cid=1354604623027 &pageid=1331802501637&pagename=PortalCiudadano%2FCM_ConvocaPrestac_FA% 2FPCIU_fichaConvocaPrestac

• EXTRACTO de la Orden 1572/2019, de 19 de noviembre, de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad, por la que se aprueba la convocatoria correspondiente al ejercicio 2019 de las ayudas para la adquisición de vehículos eficientes para uso de autotaxi.

https://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2019/11/21/BOCM20191121-18.PDF PIAM 2018 (Consejería de Medioambiente Comunidad de Madrid). Plazo 25.09.2018 – 30.11.2018 http://www.madrid.org/cs/Satellite?c=CM_ConvocaPrestac_FA&cid=1354735457118 &noMostrarML=true&pageid=1331802501637&pagename=PortalCiudadano/CM_Con vocaPrestac_FA/PCIU_fichaConvocaPrestac&vest=1331802501621 PIVCEM 2018 (Consejería de Medioambiente Comunidad de Madrid).

Plazo 25.09.2018 – 15.11.2018

http://www.madrid.org/cs/Satellite?c=CM_ConvocaPrestac_FA&cid=1354735456399&noMostrarML=true&pageid=1331802501637&pagename=PortalCiudadano/CM_ConvocaPrestac_FA/PCIU_fichaConvocaPrestac&vest=1331802501621 PIAM 2017 (Consejería de Medioambiente Comunidad de Madrid).

Plazo 12.09.2017 – 30.11.2017

https://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2017/09/01/BOCM-20170901-8.PDF PIVCEM 2017 (Consejería de Medioambiente Comunidad de Madrid).

Plazo 13.09.2017 – 30.11.2017

https://www.aecim.org/puesta-en-marcha-del-plan-de-incentivos-a-los-vehiculoscomerciales-ligeros-eficientes-auxiliares-y-de-servicios-pivcem-2017/
http://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2017/09/01/BOCM-20170901-9.PDF

A todas estas ayudas ya planificadas hay que añadirles las que vengan del Fondo de recuperación de la Unión Europea, cuyo objetivo es la transición hacia una Europa verde.

Se considera, según lo expuesto, que se está realizando un gran esfuerzo por parte de todas las administraciones públicas.

El Ayuntamiento de Madrid colabora con la Administración General del Estado (en adelante AGE) en el marco de su "Plan de Recuperación, Transformación y Resilencia" y del "Marco Estratégico de Energía y Clima" para el impulso de las zonas de las zonas de bajas emisiones, el desarrollo de la movilidad eléctrica y el fomento de la intermodalidad del transporte. En el caso de la movilidad eléctrica, el Ayuntamiento está desarrollando las siguientes acciones:

a) La implantación de infraestructuras singulares de recarga (ligadas a generación renovable, almacenamiento, e intermodalidad con otros modos de transporte, etc.).

b) La promoción normativa y administrativa del despliegue generalizado de infraestructuras de recarga en los términos contenidos en la normativa estatal y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad.

c) El fomento de la renovación del parque de vehículos mediante un ambicioso plan de subvenciones municipales.

Estas acciones son complementarias y sinérgicas con a las que están desplegando otras Administraciones Públicas. En este sentido, el "Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC)" de la AGE, a través de las subvenciones enumeradas anteriormente, prevé alcanzar una penetración de 5 millones de vehículos eléctricos a 2030. En el contexto del "Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia" la AGE ha fijado un objetivo para 2023 de, al menos, 100.000 puntos de recarga y 250.000 vehículos eléctricos, así como el desarrollo de la cadena de valor, nuevos modelos de negocio y nuevas dinámicas que favorezcan la progresiva electrificación de la movilidad, la reducción de emisiones y el cumplimiento de los objetivos de energía y clima.

Por tanto, la creación de "Madrid ZBE" y las ZBEDEP "Madrid Central" y "Plaza Elíptica" no solo viene obligada por la normativa comunitaria y estatal básica, y los instrumentos de

planeamiento en materia de calidad del aire estatal, de la Comunidad de Madrid y del Ayuntamiento de Madrid, sino que se ve enmarcada en un conjunto de objetivos, programas y acciones de la Unión Europeas y del Reino de España orientados a lograr una transformación que facilite la sostenibilidad medioambiental, económica y energética.

En este sentido, debe destacarse que la transformación hacia la sostenibilidad medioambiental, económica y energética viene impulsada desde la Unión Europea.

La transformación de la economía europea en una economía verde, digital y resiliente constituye uno de los ejes del "Fondo de Recuperación Next Generation EU", que permitirá a España movilizar un volumen de inversión sin precedentes, por cuanto Consejo Europeo prevé financiación por hasta 140.000 millones de euros en transferencias y créditos en los próximos seis años, lo que supondría un 11% del PIB de 2019.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

8ª) Alegación: Solicita que el Ayuntamiento constituya una mesa de seguimiento en la que participen CEIM y sus asociaciones.

Contestación:

El seguimiento de las medidas establecidas en la OMS ha sido y serán debatidas en la Mesa de Movilidad, en la que ya participa CEIM, y en las numerosas reuniones bilaterales mantenidas entre el Ayuntamiento y dicha organización.

ADEPESCA

1ª) Alegación:

Es insuficiente la autorización al Colectivo Cualificado de Titulares de Vehículos Comerciales e Industriales recogida en el apartado 3 del artículo 52 de la OMS, por el que se les autoriza a estacionar tanto en plazas de color verde como en plazas de color azul en todo el Área de Estacionamiento Regulado por un tiempo máximo diario, continuado o no, de hasta ocho horas para los pescaderos profesionales, que se encuentran en sus tiendas prácticamente todo el horario de vigencia de la zona AER, de nueve de la mañana a nueve de la noche. Por ello, solicitan que se amplíe a doce horas el tiempo máximo de estacionamiento para los titulares de furgonetas isotermo, incluidos los días 24 y 31 de diciembre y ampliando al menos a 7 horas la autorización en sábados laborales.

Contestación:

El artículo 52.3.a) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) no ha sido objeto de modificación en el proyecto de Ordenanza aprobado la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid con fecha 27 de mayo de 2021.

El régimen de aplicación a los integrantes del colectivo cualificado de titulares de vehículos comerciales e industriales regulado en el artículo 52.3.a) de la OMS pretende compatibilizar las necesidades particulares de este colectivo con el objeto y finalidad del servicio de estacionamiento regulado, definido en el artículo 49.1 de la OMS como instrumento para la asignación del limitado espacio de estacionamiento de vehículos en superficie:

> "*El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación. El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la 42 Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*"

Por este motivo se ha establecido que el número de horas en que, como máximo, pueden estacionar en el área de estacionamiento regulado (AER) sujeta a la regulación de estacionamiento regulado del SER los vehículos de los integrantes de dicho colectivo cualificado sea inferior al horario diario sujeto a regulación.

Finalmente, y por lo que respecta a la solicitud de ampliación al menos a 7 horas de la autorización correspondiente a los días 24 y 31 de diciembre y a los sábados no festivos, el artículo 49.3 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible dispone que el horario de ordenación del estacionamiento será, tanto en sábados no festivos como en el mes de agosto y los días 24 y 31 de diciembre, de 9:00 a 15:00 horas; de manera que el periodo de 6 horas coincide con el periodo horario sujeto a regulación.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación.

Solicitud de eliminación del artículo 199.2.c).

La inclusión de artículo 199 en el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible responde básicamente a la supresión de la figura de las Áreas de Acceso Restringido y la inclusión de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección, la concreción en el artículo 199.2.b) de la normativa específica en materia de ruido

así como a cuestiones meramente formales de técnica normativa como la sustitución de números por su expresión alfabética en palabras y el empleo de acrónimos.

El artículo 199.2.c) objeto de la alegación, referido a las medidas que pudieran incluirse en el Plan Zonal Específico asociado a cada Zona de Protección Acústica Especial (en adelante, ZPAE) para la prevención de la contaminación acústica, no puede ser objeto de supresión por tratarse de un mero recordatorio de la obligada aplicación de las medidas establecidas por los planes zonales específicos de las ZAPEs, que constituyen figuras de protección de ruido ambiental cuya exigibilidad aparece expresamente regulada en el artículo 25 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

Por último se recuerda que regulación del contenido de los planes zonales específicos y de las Zonas de Protección Acústica Especial no son objeto de la OMS ni pueden ser objeto de la Ordenanza que la modifique, sino que se regulan en la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica (OPCAT), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 25 de febrero de 2011.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

ASOCACION DE CADENAS ESPAÑOLAS DE SUPRMERCADOS (ACES)

1ª) Alegación: En al artículo 35 se recogen las medidas extraordinarias de tráfico durante episodios de contaminación atmosférica para proteger la salud humana y el medio ambiente y en concreto en el artículo 35.2 "d) La limitación de horarios de carga y descarga."

Sería deseable que en estos episodios de contaminación atmosférica se respetaran los horarios de carga y descarga para las mercancías de productos alimentarios y bienes de primera necesidad, ya que se debe garantizar el abastecimiento de los bienes de primera necesidad al ciudadano.

Contestación:

Entre los objetivos de la presente ordenanza está la sostenibilidad medioambiental y la protección de la salud las personas, para ello hay que ordenar los distintos usos de las vías y espacios públicos urbanos y racionalizar el espacio de estacionamiento.

Por ello, cuando se producen episodios de contaminación atmosférica se deben tomar medidas extraordinarias y temporales de ordenación del tráfico para proteger la salud y el medio ambiente urbano. Cuando exista riesgo, o se haya producido la superación de los límites establecidos por la Ley 34/2007 de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, se tienen que establecer medidas, de forma aislada o de forma conjunta, para terminar con los episodios de contaminación. Entre estas medidas, temporales y extraordinarias, tiene que estar la limitación de los horarios de carga y descarga, que podrán ser restablecidos en cuanto se haya terminado con el episodio de contaminación.

De esta forma se protege la salud de las personas, el medio ambiente y se adapta la normativa municipal a la normativa comunitaria y estatal en esta materia.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Artículo 202. Horario y tiempos de uso de reservas de carga y descarga.

1. En las reservas de carga y descarga los horarios de uso serán los que figuren en la señalización, que con carácter preferente ordenará su uso en horario de mañana. En las zonas peatonales y en las ZBEDEP los horarios serán los que figuren en la señalización, que podrán modularse mediante aplicaciones u otras herramientas de gestión dentro del margen establecido por aquella.

2. En ausencia de determinación expresa en la señalización de las reservas de carga y descarga el tiempo máximo para su uso será de treinta minutos.

…

5. Los horarios establecidos con carácter general en la señalización podrán ser restringidos mediante acto administrativo del órgano municipal competente, motivado, cuando sea conveniente adoptar medidas para garantizar la seguridad de las personas y los bienes, para mejorar la seguridad vial de peatones o vehículos, y para preservar el medio ambiente y la salud de las personas.

Entendemos que el tiempo de 30 minutos para carga y descarga puede ser escaso, y es por ello que proponemos se aumente a 60 minutos.

La restricción de los horarios establecida en el punto 5, deberá ser una medida proporcionada y estar motivada.

Contestación:

Entre los objetivos de la presente ordenanza está la sostenibilidad medioambiental y la protección de la salud de las personas. Para ello, hay que ordenar los distintos usos de las vías y espacios públicos urbanos y racionalizar el espacio de estacionamiento. Así, el artículo 202 regula el horario y tiempos de uso de reservas de carga y descarga estableciendo que "*los horarios de uso serán los que figuren en la señalización, que con carácter preferente ordenará su uso en horario de mañana. En las zonas peatonales y en la ZBEDEP los horarios serán los que figuren en la señalización, que podrán modularse mediante aplicaciones u otras herramientas de gestión del margen establecido por aquella*". Por lo tanto, para facilitar la labor de carga y descarga y adaptarse a la demanda concreta de cada zona, se regula la posibilidad de personalizar los horarios en la señalización. Sólo en el caso de "*ausencia de determinación expresa en la señalización de las reservas de carga y descarga el tiempo máximo para su uso será de treinta minutos".* De esta manera, se vuelve a regular el tiempo tal y como estaba recogido en la anterior ordenanza de movilidad. Según los estudios realizados y, teniendo en cuenta la necesidad de compatibilizar la regulación de la circulación y del estacionamiento con la fluidez del tráfico y la protección del medio ambiente, este tiempo es suficiente para atender y dispensar los servicios prestados de carga y descarga.

No obstante, el Ayuntamiento de Madrid está trabajando en la implementación de un sistema de carga y descarga inteligente precisamente para lograr una optimización de la utilización de este tipo de plazas, de tal manera que redunde directamente en una mejor organización de la distribución urbana de mercancías (DUM) en la ciudad de Madrid y, por ende, en una reducción de las emisiones contaminantes con la consiguiente mejora de la calidad del aire. A este respecto, según el último Inventario de Emisiones de Madrid, la DUM es responsable del 10% de los recorridos, pero del 19% de las emisiones de óxidos de nitrógeno. Por tanto, es necesario optimizar su gestión, ajustando el número, dimensiones y ubicaciones de las plazas de carga y descarga a la demanda real para reducir estas emisiones, dado que Madrid ha incumplido desde el año 2010 los valores regulados de dióxido de nitrógeno.

Por todo ello, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni en la MAIN.

3ª) Alegación:

1) Disposición transitoria tercera: Calendario y horario de accesos:

a. Permitir entrar a los vehículos con distintivo C hasta las 21 horas, o de forma subsidiaria, habilitar un lapso de 2 horas en las que poder entrar con este tipo de vehículos.
b. Ampliar el acceso de los vehículos ECO hasta las 22 horas en lugar de hasta las 21 horas.
c. Ampliar 2 años más el acceso de vehículos con distintivo B tanto ligeros como pesados debido a la dificultad de acceder a las ayudas y los plazos de las mismas.

2) Art. 56 Plazas de alta rotación:

a. Eliminar la restricción de no volver a aparcar en 30 minutos para la DUM.
b. ¿podemos conocer dónde se ubicarán dichas plazas?

3) Art. 202 Plazas de carga y descarga:

a. Habilitar a los vehículos de más de 3.500 Kg, para que puedan disponer de 60 minutos o atender a la particularidad del vehículo que está descargando, aunque aún no esté implantada la carga y descarga inteligente.

Contestación:

1- La Disposición Transitoria Tercera establece que se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro a los vehículos de empresas y de profesionales que presten servicios o entreguen o recojan suministros, dentro de unas franjas horarias en función de la MMA, el periodo y la categoría ambiental del vehículo.

El Ayuntamiento de Madrid está realizando una apuesta muy importante por los vehículos menos contaminantes y favoreciendo todas aquellas medidas que contribuyan a que estas tecnologías se generalicen cuanto antes en nuestra ciudad.

Por ello, se va implementado, progresivamente, un periodo transitorio, en el cual los horarios de acceso de vehículos ECO y CERO emisiones cuentan con una mayor franja horaria o permiso de acceso indefinido al Distrito Centro, mientras que se va recortando el horario de acceso de los vehículos más contaminantes. En función de lo expuesto no se estima adecuado ampliar las franjas horarias establecidas.

2- Las plazas de alta rotación son aquellas plazas ubicadas en calles o tramos de las mismas sometidas a una regulación especial para favorecer la rotación en su uso, reducir el tráfico de agitación y favorecer la movilidad del entorno de forma compatible con la intensa demanda de estacionamiento por su proximidad a sedes de Administraciones Públicas, centros oficiales, equipamientos sanitarios, educativos, culturales, sociales y deportivos o zonas comerciales, los vehículos para la distribución urbana de mercancías son objeto en la Ordenanza de una regulación específica, disponiendo de las zonas de estacionamiento para carga y descarga establecidas regulándose su uso mediante un sistema de gestión inteligente para

fomentar el uso de tecnologías menos contaminantes que favorezcan una movilidad sostenible en el ámbito de la distribución urbana de mercancías.

El tiempo de permanencia máxima en estas plazas, y una vez cumplido este, la nueva autorización de estacionamiento en plazas de alta rotación del mismo barrio tiene que ser compatible con el fin para el que están destinadas.

En cuanto a la localización de las zonas de estacionamiento de plazas de alta rotación, la implantación de estas se realizará de acuerdo los estudios e informes que se realicen por parte del Área de Gobierno competente.

3- Entre los objetivos de la presente ordenanza está la sostenibilidad medioambiental y la protección de la salud de las personas, para ello hay que ordenar los distintos usos de las vías y espacios públicos urbanos y racionalizar el espacio de estacionamiento. Por ello, en el artículo 202 se regula el horario y tiempos de uso de reservas de carga y descarga y, en concreto, su apartado 2 establece que *"En ausencia de determinación expresa en la señalización de las reservas de carga y descarga el tiempo máximo para su uso será de treinta minutos".*

La presente ordenanza es una norma de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial en la que, para poder cumplir con sus objetivos, tiene que establecer una serie de medidas necesarias, entre otras, establecer limitaciones horarias y tiempos de uso en la actividad de carga y descarga. Las restricciones en cuanto a los horarios tienen sentido para compatibilizar las diferentes formas de movilidad, así como para poder cumplir con el objetivo de proteger la salud y la vida de las personas.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

ASOCIACION DE EMPRESARIOS DE INDUSTRIAS AGROALIMENTARIAS DE LA COMUNIDAD DE MADRID

1ª) Alegación: Solicita que los vehículos con etiqueta B que usen sistemas isotermo, refrigerados y congelados, queden excluidos del límite de entrada a partir de enero de 2023.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

m) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

n) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

o) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

p) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación

mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

COMERCIO DE ALIMENTACION DE MADRD

1ª) Alegación. Solicita establecer un estatus propio que les equipare con los residentes.

Contestación:

Esa propuesta ya está incluida en el Proyecto de Ordenanza

Por tanto, **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª Alegación: Modificar los horarios de reservas de carga y descarga.

Contestación:

Entre los objetivos de la presente ordenanza está la sostenibilidad medioambiental y la protección de la salud de las personas. Para ello, hay que ordenar los distintos usos de las vías y espacios públicos urbanos y racionalizar el espacio de estacionamiento. Así, el artículo 202 regula el horario y tiempos de uso de reservas de carga y descarga estableciendo que "*los horarios de uso serán los que figuren en la señalización, que con carácter preferente ordenará su uso en horario de mañana. En las zonas peatonales y en la ZBEDEP los horarios serán los que figuren en la señalización, que podrán modularse mediante aplicaciones u otras herramientas de gestión del margen establecido por aquella*". Por lo tanto, para facilitar la labor de carga y descarga y adaptarse a la demanda concreta de cada zona, se regula la posibilidad de personalizar los horarios en la señalización. Sólo en el caso de "*ausencia de determinación expresa en la señalización de las reservas de carga y descarga el tiempo máximo para su uso será de treinta minutos".* De esta manera, se vuelve a regular el tiempo tal y como estaba recogido en la anterior ordenanza de movilidad. Según los estudios realizados y, teniendo en cuenta la necesidad de compatibilizar la regulación de la circulación y del estacionamiento con la fluidez del tráfico y la protección del medio ambiente, este tiempo es suficiente para atender y dispensar los servicios prestados de carga y descarga.

No obstante, el Ayuntamiento de Madrid está trabajando en la implementación de un sistema de carga y descarga inteligente precisamente para lograr una optimización de la utilización de este tipo de plazas, de tal manera que redunde directamente en una mejor organización de la distribución urbana de mercancías (DUM) en la ciudad de Madrid y, por ende, en una reducción de las emisiones contaminantes con la consiguiente mejora de la calidad del aire. A este respecto, según el último Inventario de Emisiones de Madrid, la DUM es responsable del 10% de los recorridos, pero del 19% de las emisiones de óxidos de nitrógeno. Por tanto, es necesario optimizar su gestión, ajustando el número, dimensiones y ubicaciones de las plazas de carga y descarga a la demanda real para reducir estas emisiones, dado que Madrid ha incumplido desde el año 2010 los valores regulados de dióxido de nitrógeno.

Por todo ello, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni en la MAIN.

3ª) Alegación: solicita habilitar del al menos un par de horas más por la tarde para la carga y descarga.

-Entre los objetivos de la presente ordenanza está la sostenibilidad medioambiental y la protección de la salud de las personas, para ello hay que ordenar los distintos usos de las vías y espacios públicos urbanos y racionalizar el espacio de estacionamiento. Por ello, en el artículo 202 se regula el horario y tiempos de uso de reservas de carga y descarga y, en concreto, su apartado 2 establece que *"En ausencia de determinación expresa en la señalización de las reservas de carga y descarga el tiempo máximo para su uso será de treinta minutos".*

La presente ordenanza es una norma de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial en la que, para poder cumplir con sus objetivos, tiene que establecer una serie de medidas necesarias, entre otras, establecer limitaciones horarias y tiempos de uso en la actividad de carga y descarga. Las restricciones en cuanto a los horarios tienen sentido para compatibilizar las diferentes formas de movilidad, así como para poder cumplir con el objetivo de proteger la salud y la vida de las personas.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

UNO

1ª) Alegación: Disposición transitoria tercera

Contestación:

1- La Disposición Transitoria Tercera establece que se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro a los vehículos de empresas y de profesionales que presten servicios o entreguen o recojan suministros, dentro de unas franjas horarias en función de la MMA, el periodo y la categoría ambiental del vehículo.

El Ayuntamiento de Madrid está realizando una apuesta muy importante por los vehículos menos contaminantes y favoreciendo todas aquellas medidas que contribuyan a que estas tecnologías se generalicen cuanto antes en nuestra ciudad.

Por ello, se va implementado, progresivamente, un periodo transitorio, en el cual los horarios de acceso de vehículos ECO y CERO emisiones cuentan con una mayor franja horaria o permiso de acceso indefinido al Distrito Centro, mientras que se va recortando el horario de acceso de los vehículos más contaminantes. En función de lo expuesto no se estima adecuado ampliar las franjas horarias establecidas.

2- Las plazas de alta rotación son aquellas plazas ubicadas en calles o tramos de las mismas sometidas a una regulación especial para favorecer la rotación en su uso, reducir el tráfico de agitación y favorecer la movilidad del entorno de forma compatible con la intensa demanda de estacionamiento por su proximidad a sedes de Administraciones Públicas, centros oficiales, equipamientos sanitarios, educativos, culturales, sociales y deportivos o zonas comerciales, los vehículos para la distribución urbana de mercancías son objeto en la Ordenanza de una regulación específica, disponiendo de las zonas de estacionamiento para carga y descarga establecidas regulándose su uso mediante un sistema de gestión inteligente para fomentar el uso de tecnologías menos contaminantes que favorezcan una movilidad sostenible en el ámbito de la distribución urbana de mercancías.

El tiempo de permanencia máxima en estas plazas, y una vez cumplido este, la nueva autorización de estacionamiento en plazas de alta rotación del mismo barrio tiene que ser compatible con el fin para el que están destinadas.

En cuanto a la localización de las zonas de estacionamiento de plazas de alta rotación, la implantación de estas se realizará de acuerdo los estudios e informes que se realicen por parte del Área de Gobierno competente.

3- Entre los objetivos de la presente ordenanza está la sostenibilidad medioambiental y la protección de la salud de las personas, para ello hay que ordenar los distintos usos de las vías y espacios públicos urbanos y racionalizar el espacio de estacionamiento. Por ello, en el artículo 202 se regula el horario y tiempos de uso de reservas de carga y descarga y, en concreto, su apartado 2 establece que *"En ausencia de determinación expresa en la señalización de las reservas de carga y descarga el tiempo máximo para su uso será de treinta minutos".*

La presente ordenanza es una norma de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial en la que, para poder cumplir con sus objetivos, tiene que establecer una serie de medidas necesarias, entre otras, establecer limitaciones horarias y tiempos de uso en la actividad de carga y descarga. Las restricciones en cuanto a los horarios tienen sentido para compatibilizar las diferentes formas de movilidad, así como para poder cumplir con el objetivo de proteger la salud y la vida de las personas.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: Eliminar la restricción de no volver a aparcar en 30 minutos en la DUM.

Contestación:

-Entre los objetivos de la presente ordenanza está la sostenibilidad medioambiental y la protección de la salud de las personas, para ello hay que ordenar los distintos usos de las vías y espacios públicos urbanos y racionalizar el espacio de estacionamiento. Por ello, en el artículo 202 se regula el horario y tiempos de uso de reservas de carga y descarga y, en concreto, su apartado 2 establece que *"En ausencia de determinación expresa en la señalización de las reservas de carga y descarga el tiempo máximo para su uso será de treinta minutos".*

La presente ordenanza es una norma de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial en la que, para poder cumplir con sus objetivos, tiene que establecer una serie de medidas necesarias, entre otras, establecer limitaciones horarias y tiempos de uso en la actividad de carga y descarga. Las restricciones en cuanto a los horarios tienen sentido para compatibilizar las diferentes formas de movilidad, así como para poder cumplir con el objetivo de proteger la salud y la vida de las personas.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación: Habilitar a los vehículos de más de 3.500 kg. para que puedan disponer de 60 minutos más para la carga y descarga.

Contestación:

La argumentación para rechazar esta alegación es igual a la anterior.

Por tanto, se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

UNAUTO

1ª) Alegación:

Acceso a la ZBEDEP de Distrito Centro de VTCs

En el proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible se redacta el artículo 23.3.e).5. Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección "Madrid Central", en relación con el articulo 195 y la Disposición Transitoria Segunda se redacta

> *e) Se permite el acceso y la circulación por "Madrid Central" a los siguientes vehículos, en función de la razón de acceso o circulación por la ZBEDEP o la actividad a realizar en la ZBEDEP y su clasificación ambiental según su potencial contaminante, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III:*
>
> *…*
>
> > *5º. Los vehículos turismo de arrendamiento con conductor (VTC) con clasificación ambiental "B" o "C", con servicio previamente contratado con origen o destino en Madrid Central, en los términos establecidos en el artículo 195 y la disposición transitoria segunda.*

Se propone modificar la redacción el apartado 5º eliminando la frase *"…, con servicio previamente contratado con origen y destino en "Madrid Central, …"*

Contestación: Se desestima por los siguientes motivos:

En la parte introductoria UNAUTO VTC realiza una exposición general en la que equipara a los autotaxis y VTCs como justificación jurídica a las diferentes alegaciones concretas a diferentes artículos del proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible.

Para apoyar esta pretensión aporta un conjunto de informes de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, así como de otras autoridades de competencia de ámbito autonómico que son contrarios al establecimiento de restricciones desde la óptica de unidad de mercado y en especial desde los principios de necesidad y proporcionalidad

En particular, en relación con el artículo 40, que no es objeto de modificación en el proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible, solicita que se permita la parada de los VTC en los carriles bus en las mismas condiciones que los taxis.

El Ayuntamiento de Madrid considera que estas restricciones son conforme a derecho y así han sido avaladas por la STS 921/2018, de 4 de junio de 2021, de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo (en adelante, STS 921/2018) que se pronuncia en el mismo sentido como se justifica a continuación.

La STS 921/2018 analiza en sus SEXTO, las restricciones a las autorizaciones de vehículos con conductor y por su interés se recoge íntegramente la posición de la sala

> *Esta Sala acepta en lo esencial el planteamiento de la Administración y considera que el presente recurso ha de resolverse a partir de las siguientes premisas:*

- El servicio de taxis está concebido en la actualidad como una modalidad de transporte urbano mediante vehículos de turismo que constituye un servicio de interés público y respecto al que las administraciones responsables tratan de garantizar unos determinados niveles de calidad, seguridad y accesibilidad. En consecuencia, está sometido a una intensa regulación (que incluye la contingentación de licencias y el establecimiento de tarifas reguladas) destinada a asegurar dichas características.

- El mantenimiento de un servicio de transporte urbano semejante es un objetivo legítimo de los poderes públicos, cuyo aseguramiento puede considerarse una razón imperiosa de interés general que justifica medidas regulatorias respecto a servicios análogos en el mismo segmento del mercado, a pesar de que tales medidas afecten a la competencia y a la libertad de establecimiento, siempre que las concretas medidas adoptadas sean necesarias y proporcionadas.

- Por último, estando concebido y regulado el servicio de taxis de la manera antedicha y siendo así que el servicio de taxis y el de VTC constituyen dos formas de trasporte urbano que hoy en día compiten directamente en el mismo mercado y que prestan un servicio semejante, el objetivo de mantener un equilibrio entre las dos modalidades de transporte urbano aparece como una forma de garantizar el mantenimiento del servicio de taxis como un servicio de interés general y, por tanto, amparado en la razón imperiosa de interés general de asegurar el modelo de transporte urbano antes señalado.

Tales premisas requieren fundamentar que la calificación de dicho objetivo como razón imperiosa de interés general no resulta contraria, no tanto directamente a la regulación comunitaria sobre transporte, dado que dicha materia de transportes queda fuera de la Directiva de Servicios, cuanto a las premisas de la LGUM, las cuales sí responden a la orientación de dicha Directiva. En efecto, el artículo 5 de esta Ley -cuya aplicabilidad a la materia ya hemos fundamentado- requiere a los poderes públicos que justifiquen los límites al acceso a una actividad económica o a su ejercicio, o la exigencia de requisitos para su desarrollo, en que sean necesarios para la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley de acceso a las actividades de servicio. Además, las limitaciones y requisitos que pudieran establecerse han de ser proporcionados y los menos restrictivos o distorsionadores para la actividad económica. El tenor de ambos preceptos es el que sigue:

«Artículo 5. Principio de necesidad y proporcionalidad de las actuaciones de las autoridades competentes.

1. Las autoridades competentes que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan límites al acceso a una actividad económica o su ejercicio de conformidad con lo previsto en el artículo 17 de esta Ley o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, motivarán su necesidad en la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre , sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

2. Cualquier límite o requisito establecido conforme al apartado anterior, deberá ser proporcionado a la razón imperiosa de interés general invocada, y habrá de ser tal que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica.»

« Artículo 3. Definiciones.

A los efectos de esta Ley se entenderá por: [...]

11. «Razón imperiosa de interés general»: razón definida e interpretada la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, limitadas las siguientes: el orden público, la seguridad pública, la protección civil, la salud pública, la preservación del equilibrio financiero del régimen de seguridad social, la protección de los derechos, la seguridad y la salud de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, las exigencias de la buena fe en las transacciones comerciales, la lucha contra el fraude, la protección del medio ambiente y del entorno urbano, la sanidad animal, la propiedad intelectual e industrial, la conservación del patrimonio histórico y artístico nacional y los objetivos de la política social y cultural.»

Así pues, conviene precisar que las razones imperiosas de interés general que pueden justificar la imposición de limitaciones a una actividad económica según la LGUM no son exclusivamente las enumeradas en el artículo 17.1.a) LGUM (orden público, seguridad pública, salud pública o protección de medio ambiente), que son las contempladas para la exigencia de la medida más restrictiva, la exigencia de autorización previa -que por lo demás también puede fundarse en las circunstancias enumeradas en la letra 17.1.c), que comprende la utilización del dominio público, la existencia de servicios públicos sometidos a tarifas reguladas y la limitación del número de operadores económicos del mercado-, sino las del más amplio listado del artículo 3.11 de la Ley 17/2009 que se ha reproducido.

Pues bien, ***el referido objetivo de mantener un servicio de transporte urbano sometido a ciertas exigencias en beneficio del interés general puede sin duda considerarse comprendido de manera más o menos directa o intensa en varias de las razones enumeradas por dicho precepto, como la seguridad pública, la protección de los destinatarios de los servicios, la protección del medio ambiente y el entorno urbano y los objetivos de la política social. Así, consideramos que el mantenimiento de un servicio de transporte urbano regulado con el sentido y finalidad dichos es, desde luego, un objetivo de política de transporte urbano de los poderes públicos con competencias en la materia que trata de garantizar de una manera más eficaz y efectiva la protección de los intereses y la seguridad de los destinatarios de los servicios y la protección del entorno urbano.***

Rechazamos por tanto la concepción expresada por la CNMC de que el interés público en la materia está indefectiblemente ligado a la plena desregulación de ambas modalidades del servicio de transporte urbano para que compitan entre sí y que excluye cualquier tipo de control regulatorio destinado a asegurar el equilibrio entre ambos o el mantenimiento de un servicio de transporte urbano con vehículos de turismo sometido a determinadas exigencias de calidad y seguridad, como lo es hoy día la opción de los poderes públicos

sobre el servicio de taxis. Creemos, por el contrario, que los poderes públicos pueden optar entre el modelo vigente de asegurar un servicio de taxi con dichas características (en cuyo caso tal opción puede admitirse como una razón imperiosa de interés general) o bien dejar el transporte urbano sometido exclusivamente a la libre competencia: la opción escogida constituye una decisión de política sobre el transporte urbano cuyo límite está configurado por la necesidad, proporcionalidad y carácter no discriminatorio de las medidas regulatorias impuestas.

B. La prohibición de determinado tipo de medidas.

Junto con la exigencia de necesidad y proporcionalidad el legislador ha excluido la adopción de determinado tipo de medidas en el artículo 18.2.g) LGUM, que a su vez se remite al 10.e) y f) de la Ley 17/2009, por la que se traspuso la Directiva de Servicios. Al igual que con la exigencia de una razón imperiosa de interés general, antes de examinar las restricciones previstas en el reglamento impugnado conviene hacer unas consideraciones generales sobre esta prohibición.

Los preceptos citados tienen el siguiente tenor:

«Artículo 18. Actuaciones que limitan la libertad de establecimiento y la libertad de circulación.

[...] 2. Serán consideradas actuaciones que limitan el libre establecimiento y la libre circulación por no cumplir los principios recogidos en el Capítulo II de esta Ley los actos, disposiciones y medios de intervención de las autoridades competentes que contengan o apliquen:

[...] g) Requisitos de naturaleza económica o intervención directa o indirecta de competidores en la concesión de autorizaciones, en los términos establecidos en las letras e) y f) del artículo 10 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre , sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. [...]»

« Artículo 10. Requisitos prohibidos.

En ningún caso se supeditará el acceso a una actividad de servicios en España o su ejercicio al cumplimiento de lo siguiente:

[...]

e) Requisitos de naturaleza económica que supediten la concesión de la autorización a la prueba de la existencia de una necesidad económica o de una demanda en el mercado, a que se evalúen los efectos económicos, posibles o reales, de la actividad o a que se haga una apreciación de si la actividad se ajusta a los objetivos de programación económica fijados por la autoridad competente o a que se comercialicen productos o servicios de un tipo o procedencia determinada. Las razones imperiosas de interés general que se invoquen no podrán encubrir requisitos de planificación económica.

f)Intervención directa o indirecta de competidores, incluso dentro de órganos consultivos, en la concesión de autorizaciones o en la adopción de otras decisiones de las autoridades competentes relativas al establecimiento para el ejercicio de una actividad

de servicios, sin perjuicio de la actuación de colegios profesionales y consejos generales y autonómicos de colegios profesionales, como autoridades competentes, en el ámbito de las competencias que les otorga la ley. Esta prohibición se extiende a organismos como las cámaras de comercio y a los interlocutores sociales en lo que concierne al otorgamiento de autorizaciones individuales, pero esa prohibición no afectará a la consulta de organismos como las cámaras de comercio o de los interlocutores sociales sobre asuntos distintos a las solicitudes de autorización individuales, ni a una consulta del público en general.

[...]»

Hay pues dos tipos de requisitos prohibidos, los de naturaleza económica y aquéllos que supongan la intervención directa o indirecta de competidores en la concesión de autorizaciones. El artículo 18.2.g) LGUM se limita a formular la prohibición de manera genérica, y se remite a los términos de las letras e) y f) del artículo 17 de libre acceso a las actividades de servicio y su ejercicio.

a. La prohibición de requisitos de naturaleza económica. La expresión de requisitos de naturaleza económica es de una gran amplitud, y si se entendiese de manera literal, afectaría plenamente a la mayor parte de las limitaciones impuestas, si no a todas ellas. No puede, en efecto, negarse que las limitaciones cuantitativas y territoriales o la exigencia de una flota mínima pueden calificarse como de "naturaleza económica", o que los requisitos a los vehículos o las limitaciones al acceso al ejercicio de la actividad tienen importantes consecuencias económicas y, por tanto, podrían ser consideradas, lato sensu , de ese carácter. Así se argumenta por parte de los demandantes para descartar las restricciones impuestas en el reglamento impugnado.

Sin embargo, el legislador es taxativo al determinar que dicha expresión se ha de interpretar en los términos de la letra e) del artículo 10 de la Ley 17/2009 . Y ese precepto tiene dos vertientes: por un lado se prohíbe que se condicione la actividad en cuestión a la concurrencia de diversas circunstancias y, por otro, se excluye que respondan a una planificación encubierta. Al examinar los requisitos en particular comprobaremos si incurren en alguno de los condicionamientos excluidos y que harían que las medidas fuesen calificables como de naturaleza económica en el preciso sentido del artículo 10.3 de la Ley 17/2009. Como veremos al examinar los requisitos en cuestión, no supeditan la concesión de autorizaciones de VTC a una necesidad económica, a una demanda del mercado, a que se evalúen los efectos económicos, o a objetivos de programación económica, que son los indicadores que se enumeran en el precepto.

En cuanto a la prohibición de planificación se expresa en su último inciso, en el sentido de que los requisitos que se puedan imponer no pueden responder a una planificación económica. Las razones imperiosas de interés general que se invoquen «no podrán encubrir requisitos de planificación económica», dice el precepto. Pues bien, en el supuesto que nos ocupa, ni la propia razón imperiosa de interés general puede calificarse como una planificación económica ni los requisitos en concreto responden a la planificación económica del sector del transporte urbano, por lo que hay que descartar que queden incursos en la prohibición de requisitos de carácter económico.

No puede considerarse, en efecto, que el objetivo de mantener un servicio de transporte urbano con unas determinadas características de seguridad y calidad como un servicio de interés general pueda calificarse propiamente como una planificación económica, aunque tenga indudables repercusiones en la estructura de dicho mercado. Así, dicha razón de interés general no pretende la regulación global del sector o alcanzar unos determinados resultados o estructura, sino que se limita a formular un objetivo de política en el transporte municipal mediante vehículos (que se preste dicho servicio con unas características determinadas) y los requisitos responden a asegurar la viabilidad económica de dicho objetivo en el marco de la competencia en el sector, no a una planificación económica encubierta del conjunto del mismo.

b. La intervención de competidores en la concesión de autorizaciones o en la adopción de otras decisiones relativas al servicio.

En este caso es claro que ninguno de los requisitos que luego examinaremos supone la participación de los competidores -en este caso, se trataría de los taxis y sus organizaciones- en la concesión de autorizaciones o en la adopción de decisiones sobre el establecimiento para el ejercicio de la actividad. La participación que pudiera haber en órganos consultivos o de participación está contemplada en normas generales y no deriva de los requisitos ahora establecidos e impugnados, por lo que en tal caso resultaría ajena al presente litigio.

C. La exigencia de necesidad y proporcionalidad de las medidas concretas.

Hemos de ver, por tanto, para dar respuesta a las quejas de los recurrentes, la proyección específica sobre las distintas limitaciones del citado principio de proporcionalidad y no discriminación previsto en términos generales en los artículos 43.1.g) LOTT y 5 LGUM, así como si les afecta la prohibición de determinados requisitos establecida en el artículo 18.2.g) LGUM, que a su vez se remite al 10.e) y f) de la Ley 17/2009 , de trasposición de la Directiva de Servicios.

Dicho análisis parte, como se deriva de lo dicho hasta ahora, de la premisa de que el objetivo de tales, lograr una competencia equilibrada de ambas modalidades de transporte urbano que permita el mantenimiento del servicio de taxis de acuerdo con la concepción de servicio de interés general antes expresada, se configura como una razón imperiosa de interés general que se proyecta sobre las medidas concretas.

Recordamos ahora el texto de estos preceptos relativos a los principios de necesidad y proporcionalidad y no discriminación:

- Artículo 43 LOTT

« Artículo 43.

1. El otorgamiento de la autorización de transporte público estará condicionado a que la empresa solicitante acredite, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, el cumplimiento de los siguientes requisitos:

[...] g) Cumplir, en su caso, aquellas otras condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación de los servicios que reglamentariamente se establezcan,

atendiendo a principios de proporcionalidad y no discriminación, en relación con la clase de transporte de que se trate en cada caso. [...]»

- Artículo 5 LGUM

« Artículo 5. Principio de necesidad y proporcionalidad de las actuaciones de las autoridades competentes.

1. Las autoridades competentes que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan límites al acceso a una actividad económica o su ejercicio de conformidad con lo previsto en el artículo 17 de esta Ley o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, motivarán su necesidad en la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre , sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

2. Cualquier límite o requisito establecido conforme al apartado anterior, deberá ser proporcionado a la razón imperiosa de interés general invocada, y habrá de ser tal que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica.»

En los fundamentos siguientes examinamos los requisitos y restricciones a la actividad de contemplados en el Real Decreto 1057/2015 para el transporte mediante vehículos con conductor e impugnados por los tres codemandantes, aunque no en todos los casos recurren contra la totalidad de ellos.

En resumen, cualquier restricción que se plantee a la actividad de las VTC en relación con el servicio del taxi ha de cumplir los siguientes requisitos:

- Necesidad de la medida por razón imperiosa de interés general.
- Proporcionalidad.
- No concurran ninguno de los dos tipos de requisitos prohibidos, los de naturaleza económica y aquéllos que supongan la intervención directa o indirecta de competidores en la concesión de autorizaciones.

El artículo cuya modificación se propone se establece un régimen general de acceso y circulación de acceso a la ZBEDEP de Distrito Centro para vehículos con distintivo ambiental CERO y ECO.

En el apartado 3 letra e) de este artículo se establece un régimen de excepciones en función de la razón de acceso o circulación por la razón de acceso o circulación por la ZBEDEP o la actividad a realizar en la ZBEDEP.

En su alegación se argumenta una discriminación a las licencias VTC frente a los taxis que no es tal como se justificará a continuación. Se analiza la alegación con los criterios de necesidad, proporcionalidad y no concurrencia de requisitos prohibidos que se derivan de la STS 921/2018.

La necesidad de la medida restrictiva de acceso de los vehículos más contaminantes está motivada por la protección del medio ambiente, uno de los motivos imperiosos de interés general que recoge la sentencia STS 921/2018.

Respecto a la proporcionalidad, en el caso de VTC, como se reconoce en su alegación, la regulación de la actividad profesional se basa en la precontratación de los servicios. La entrada en la ZBEDEP deberá estar justificada por la prestación del servicio, que sólo puede hacerse mediante precontratación, por lo que la exigencia de que el acceso se realice sólo cuando exista un servicio previamente contratado con origen o destino dentro de la ZBEDEP Distrito Centro está justificado por la actividad. Para cualquier otro motivo de acceso o circulación que no sea la prestación del servicio el régimen de acceso no puede ser otro que el general, puesto que lo que habilita la entrada es precisamente la prestación del servicio. Por tanto, prohibir la entrada de vehículos con distintivo ambiental B o C sin servicio contratado es una medida proporcional, ya que no impacta en la prestación del servicio.

Por el contrario, en el caso del taxi su entrada está plenamente justificada, puesto que puede captar clientes en calle o en paradas ubicadas en el interior de la ZBEDEP, cuestión que prohíbe expresamente la regulación de VTC.

Fuera de la prestación del servicio de VTC, los vehículos adscritos a ese servicio son vehículos ordinarios a efectos de la Ordenanza, puesto que la motivación de la autorización de acceso y circulación es el desarrollo de la actividad.

No hay motivos económicos para la prohibición ni participa la competencia de estos servicios en la concesión de las autorizaciones, por lo que el tercer requisito establecido por la STS 921/2018 se cumple.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Modificación del artículo 25.1 y 5.g) Área de Acceso Restringido “Colonia Marconi”.

El antiguo artículo 25 relativo al Área de Acceso Restringido “Colonia Marconi” se redacta de nuevo permitiendo la implantación de medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Por tanto, no procede la alegación sobre el antiguo artículo 25.1 y 5.g) Área de Acceso Restringido “Colonia Marconi”, ya
Se contestará a la alegación para la nueva redacción del artículo 25.

Contestación: Se desestima por los siguientes motivos:

La nueva redacción del artículo 25 es más general y habilita al órgano municipal competente para implantar medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión el tráfico.

Desaparece la referencia expresa al Área de Acceso Restringido “Colonia Marconi” que se subsume en el nuevo artículo 25.
En la contestación a la 3ª alegación se analizarán las modificaciones propuestas al nuevo artículo 25.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación:

Acceso a zonas restringidas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico de VTCs

El antiguo artículo 35 1 y 5.ñ) Medidas extraordinarias de restricción del tráfico y del estacionamiento de vehículos en las vías urbanas durante episodios de contaminación atmosférica o por motivos de salud, seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico queda recogido en el nuevo artículo 25, por lo que se contesta a la alegación como si se hubiera realizado al artículo 25.

Contestación: Se desestima por los siguientes motivos:

En su alegación se argumenta una discriminación a las licencias VTC frente a los taxis que no es tal como se justificará a continuación. Se analizará la alegación con los criterios de necesidad, proporcionalidad y no concurrencia de requisitos prohibidos.

La nueva redacción del artículo 25 es más general y habilita al órgano municipal competente para implantar medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión el tráfico.

La posibilidad de conceder excepciones a vehículos está tasada, entre otros, a taxis en servicio y quien los conduzca esté presente y los vehículos de alquiler con conductor con servicio contratado y origen o destino en la zona restringida.

La necesidad de la medida restrictiva de acceso de los vehículos más contaminantes está motivada por la protección del medio ambiente, uno de los motivos imperiosos de interés general que recoge la sentencia STS 921/2018.

Respecto a la proporcionalidad, en el caso de VTC la regulación de la actividad profesional se basa en la precontratación de los servicios. La entrada en las zonas restringidas deberá estar justificada por la prestación del servicio, que sólo puede hacerse mediante precontratación, por lo que la exigencia de que el acceso se realice sólo cuando exista un servicio previamente contratado con origen o destino dentro del área restringida está plenamente justificada. Para cualquier otra actividad que no sea la prestación del servicio el régimen de acceso no puede ser otro que el general, puesto que lo que habilita la entrada es precisamente la prestación del servicio.

En este caso, sólo pueden entrar taxis en servicio que pueden captar clientes en calle o en paradas ubicadas en el interior de la zona restringida, por lo que no se exige que en el momento de la entrada sea necesario que esté prestando el servicio.

Fuera de la prestación del servicio de VTC, los vehículos adscritos a ese servicio son vehículos ordinarios a efectos de la Ordenanza, por lo que estarán sometidos al régimen general.

No hay motivos económicos para la prohibición ni participa la competencia de estos servicios en la concesión de las autorizaciones, por lo que el tercer requisito establecido por la STS 921/2018 se cumple.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación:

Permitir la parada de vehículos VTC en carriles bus

En relación al artículo 40, relativo a las paradas y estacionamientos, que no es objeto de la modificación de la Ordenanza, solicita que el anteproyecto objeto de alegaciones se suprima cualquier referencia a la restricción de la circulación de los VTCs por los carriles bus, así como que en este artículo 40, que no ha sido objeto de reforma, se amplíe su punto número 3, relativo a los VTCs, incluyendo en el mismo tiempo y circunstancias que se recogen el su número 2 en el caso de que el taxi debe efectuar una parada.

Contestación: Se desestima por los siguientes motivos:

En su alegación se argumenta una discriminación a las licencias VTC frente a los taxis que no es tal como se justificará a continuación. Se analizará la alegación con los criterios de necesidad, proporcionalidad y no concurrencia de requisitos prohibidos.

Los denominados carriles bus son carriles reservados para la circulación exclusiva de vehículos de transporte público de viajeros, considerando entre ellos los vehículos autotaxis, que como señala la sentencia es un servicio de transporte de viajeros de interés público. Ambos servicios el transporte urbano colectivo y el taxi tienen habilitadas las paradas en el carril bus.

Debido a la gran densidad de tráfico que soportan las grandes ciudades, la reserva de estos carriles para los transportes colectivos de viajeros tienen como objetivo facilitar su circulación. Se pretende, en la medida de lo posible, dar preeminencia al transporte público y así incentivar su utilización, mejorando la rapidez y comodidad a los usuarios Y evitando la utilización indiscriminada de los vehículos particulares dentro del casco urbano.

Es, por tanto, la necesidad de proporcionar un transporte público rápido, cómodo y seguro lo que justifica la necesidad de reserva de carriles bus que se justifica plenamente por motivos de interés general, como recoge la sentencia**, *el referido objetivo de mantener un servicio de transporte urbano sometido a ciertas exigencias en beneficio del interés general puede sin duda considerarse comprendido de manera más o menos directa o intensa en varias de las razones enumeradas por dicho precepto, como la seguridad pública, la protección de los destinatarios de los servicios, la protección del medio ambiente y el entorno urbano y los objetivos de la política social.*** *Así, consideramos que el mantenimiento de un servicio de transporte urbano regulado con el sentido y finalidad dichos es, desde luego, un objetivo de política de transporte urbano de los poderes públicos con competencias en la materia que trata de garantizar de una manera más eficaz y efectiva la protección de los intereses y la seguridad de los destinatarios de los servicios y la protección del entorno urbano.*

Las VTCs, cuyo número en la Comunidad de Madrid está en torno a 9.000, sin contar con VTCs de otras comunidades autónomas que pueden prestar hasta un 20% de sus servicios en la

ciudad de Madrid, es el mismo orden de magnitud que la flota efectiva del taxi, 12.578 vehículos (4/5 de la flota total). Permitir la parada de estos vehículos en el carril bus produciría unos efectos significativos contrarios a los motivos de interés general que justifican la reserva de carriles bus.

Prohibir la parada de VTCs en los carriles bus es una solución proporcional por los motivos siguientes. Sólo afecta a 193 kilómetros de los 3.000 Km de vías urbanas que tiene la ciudad de Madrid, apenas un 6,4% de las mismas. En segundo lugar, así como para el servicio de autotaxi es posible la contratación en calle en cualquier sitio, la precontratación obligatoria del servicio VTC permite planificar perfectamente la ubicación de la recogida evitando los carriles bus, lo que permite conciliar la recogida de los pasajeros con la fluidez del tráfico. Finalmente, esta restricción aplica no sólo a las VTC sino al resto de vehículos urbanos que no tengan consideración de transporte público o servicio de interés público, por lo que su tratamiento es homogéneo respecto a otras actividades económicas que se desarrollen en la ciudad, incluso como otras de transporte de viajeros como los servicios de autobuses discrecionales.

No hay motivos económicos para la prohibición ni participa la competencia de estos servicios en la concesión de las autorizaciones, por lo que el tercer requisito establecido por la STS 921/2018 se cumple.

En consecuencia, a la vista de lo expuesto la prohibición de parada en carriles bus es una medida necesaria y proporcional, por lo que no procede atender la alegación.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación:

Incluir como reservas dotacionales las reservas para estacionamiento de vehículos de alquiler con conductor

Se propone la inclusión en el artículo 59 Clasificación de las reservas de estacionamiento, una nueva número en la letra a) incluyendo un nuevo tipo especial de reserva para “vehículos de alquiler con conductor”.

Contestación: Se desestima por los siguientes motivos:

Las reservas dotacionales se justifican por la existencia de un interés público en la reserva de un espacio para una determinada actividad.

En su alegación UNAUTO VTC equipara el servicio prestado por las VTC con el servicio del taxi que sí tiene un tipo de reserva dotacional específica.

El servicio del taxi, a diferencia del servicio de las VTC, puede ser contratado en parada. Las paradas constituyen un sistema eficiente de ordenación del tráfico al asignar espacios dedicados a un servicio de interés público en lugares donde la demanda lo justifique, de forma que sea fácilmente localizable por los usuarios.

En cambio, en el caso de VTC la regulación de la actividad profesional se basa en la precontratación de los servicios. Por tanto, en ningún caso el usuario podría contratar el servicio en una parada y, en consecuencia, no existe ninguna razón para reservar un espacio a un servicio que no puede ser iniciado desde ese lugar. En definitiva, no existe ningún motivo de interés público reservar un espacio para este servicio, cuando el rasgo esencial de las VTC es la precontratación.

A efectos de estacionamiento, los vehículos adscritos al servicio VTC son vehículos ordinarios a efectos de la Ordenanza, por lo que estarán sometidos al régimen general, ya que no existe ningún elemento de la prestación de su servicio que requiera una reserva de un espacio, más bien al contrario, como el rasgo esencial es la precontratación, no existe esa vinculación entre el punto de estacionamiento y el servicio.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

6ª) Alegación:

Incluir como reservas para VTCs en aparcamientos municipales rotacionales en régimen disuasorio

En el artículo 124. 4 relativo a los Aparcamientos municipales rotacionales en régimen disuasorio pues propone incluir entre las reservas que, los aparcamientos disuasorios podrán contar con carácter preferente, las dedicadas a VTCs.

Contestación: Se desestima por los siguientes motivos:

Las reservas dotacionales se justifican por la existencia de un interés público en la reserva de un espacio para una determinada actividad. Los aparcamientos disuasorios tienen como misión la promoción de la multimodalidad en el transporte, permitiendo reducir la entrada de vehículos al interior de ciudad, a la que se accede mediante transporte público, para lo cual es necesario habilitar aparcamientos de gran capacidad que permitan facilitar esta la transición entre el transporte público y privado.

En su alegación UNAUTO VTC equipara el servicio prestado por las VTC con el servicio del taxi que sí tiene un tipo de reserva dotacional específica.

El servicio del taxi, a diferencia del servicio de las VTC, puede ser contratado en parada. Las paradas constituyen un sistema eficiente de ordenación del tráfico al asignar espacios dedicados a un servicio de interés público en lugares donde la demanda lo justifique, de forma que sea fácilmente localizable por los usuarios.

Los vehículos “CERO EMISIONES” dedicados al arrendamiento de vehículos sin conductor de corta duración de base fija representan un medio de transporte de muy bajo impacto medioambiental que es posible contratar en ubicaciones fijas. Dentro de la promoción de la multimodalidad del transporte con menor impacto ambiental se justifica la inclusión de reservas de diferentes modos de transporte para que pueda hacerse la transición al transporte público que se realiza en los aparcamientos disuasorios. Para ello es preciso habilitar el estacionamiento de los vehículos que se utilicen en alguno de los tramos del desplazamiento

multimodal. En el caso de los vehículos sin conductor, el aparcamiento del vehículo es imprescindible puesto que no existe un conductor que pueda hacerse cargo del mismo entre dos contrataciones sucesivas, y el vehículo debe quedar correctamente aparcado, aspecto que no concurre en el caso de las VTC que, por definición son una modalidad de alquiler de vehículo con conductor, por lo que el aparcamiento no es necesario.

En cambio, en el caso de VTC la regulación de la actividad profesional se basa en la precontratación de los servicios. Por tanto, en ningún caso el usuario podría contratar el servicio en una parada y, en consecuencia, no existe ninguna razón para reservar un espacio a un servicio que no puede ser iniciado desde ese lugar. En definitiva, no existe ningún motivo de interés público reservar un espacio para este servicio, cuando el rasgo esencial de las VTC es la precontratación. Tampoco tiene sentido reservar un espacio para la bajada de viajeros, ya que esta puede hacerse en las correspondientes estaciones y paradas de transporte público sin necesidad de realizar una reserva.

Los vehículos adscritos al servicio VTC son vehículos ordinarios a efectos de la Ordenanza, por lo que estarán sometidos al régimen general de estacionamiento, ya que no existe ningún elemento de la prestación de su servicio que requiera una reserva de un espacio, más bien al contrario, como el rasgo esencial es la precontratación, no existe esa vinculación entre el punto de estacionamiento y el servicio.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7ª) Alegación:

Modificación del artículo 195 y la Disposición Transitoria Segunda.

En primer lugar, es necesario poner de manifiesto que este artículo y su disposición transitoria segunda no son objeto de esta modificación.

UNAUTO VTC propone una moratoria de dos años en las fechas de prohibición de circulación de vehículos con distintivo ambiental A y B de la Disposición Transitoria Segunda letra a), quedando establecida la fecha de limitación de la circulación el 31 de diciembre de 2024.

Contestación: Se desestima por los siguientes motivos:

En la argumentación contra la alegación presentada alude a una pretendida discriminación frente al taxi, cuando el taxi está sometido exactamente a la misma obligación.

La moratoria contenida en el Decreto 42/2021, de 17 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se establece una moratoria en la antigüedad máxima de los vehículos que prestan servicios de transporte de viajeros, adscritos a licencias autotaxi en la Comunidad de Madrid (BOCM 18/03/2021), afecta a la vida útil del vehículo, pero no al distintivo ambiental. Es decir, son obligaciones diferentes que hay que cumplir en todo caso y puede darse el caso de que un taxi que, en virtud de la prórroga de la vida útil pueda circular, no pueda hacerlo por el incumplimiento de los requisitos ambientales.

Para las VTC, la regulación de su vida útil se realiza en el artículo 181 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. En cualquier caso, cualquier medida de prórroga de la vida útil de los vehículos VTC debería dictarla la administración competente, en este caso, la Administración General del Estado.

Desde un punto de vista de la oportunidad de la medida, la motivación de la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible es profundizar en las medidas para la mejora de la calidad del aire, por lo que no tiene ningún sentido retrasar las medidas ya adoptadas en el año 2018, tanto para vehículos autotaxi como para VTC.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

8ª) Alegación:

Eliminación de la obligación de dar de alta a las VTC en el SGMC para el acceso a las zonas de bajas emisiones.

Se propone una modificación del ANEXO III. REGIMEN DE GESTIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES DE ESPECIAL PROTECCION “MADRID CENTRAL”, PRIMERO. - CRITERIOS DE GESTIÓN DE LOS PERMISOS DE ACCESO Y CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS POR LA ZBEDEP “MADRID CENTRAL”, CRITERIO 10: “Vehículos autotaxis y vehículos turismo de arrendamiento con conductor (VTC), en la que se elimine el punto 10 letra b que establece la obligación de dar de alta a las VTC en el SGMC y se equipare al régimen de los autotaxis del Área de Prestación conjunta.

Contestación: Se desestima por los siguientes motivos:

La motivación de esta medida es la necesidad de disponer de los datos de los vehículos de alquiler con conductor para configurar los sistemas automáticos de control de acceso a las ZBEDEP.

Si bien es cierto que la información que se requiere a las VTC está en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, gestionado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el acceso informático a este registro que se facilita al Ayuntamiento de Madrid está diseñado para el acceso de personas, para lo que exige una prueba denominada CAPTCHA ("Completely Automated Public Turing test to tell Computers and Humans Apart", "Prueba de Turing pública y automática para diferenciar máquinas y humanos") que impide la verificación automatizada de los datos de las matrículas capturadas por los sistemas automáticos de sanciones.

Para que el funcionamiento de los sistemas automáticos de sanciones sea posible es necesario que la información que permita controlar los parámetros de acceso a las zonas de bajas emisiones esté disponible en una base de datos. En este sentido, la Dirección General de Tráfico ofrece en formato abierto el fichero de distintivos ambientales de la flota registrada en el Registro de Vehículos con los campos matrícula y distintivo ambiental, actualizado diariamente, que permite la configuración de los sistemas automáticos de control.

Por tanto, la obligación que se impone a las VTCs es necesaria, porque de no disponer de ella sería imposible la utilización de sistemas automatizados de control de acceso a las ZBEDEP al no estar disponible dicha información de forma adecuada para la utilización de sistemas automáticos de sanciones; y es proporcional, puesto que se requiere la información mínima necesaria para la configuración de estos sistemas automáticos de sanciones. No disponer de esta información supondría la imposibilidad material del control de acceso, dado el volumen de vehículos que circulan en las ZBEDEP, lo que resultaría en la imposibilidad de aplicación de la norma.

No es comparable la situación de la flota de autotaxi pertenecientes al Área de Prestación Conjunta de Madrid creada por la Resolución de 11 de marzo de 2021, de la Dirección General de Transportes y Movilidad, de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, por la que se constituye el nuevo Área de Prestación Conjunta de los Servicios de Transporte de Viajeros en Automóviles de Turismo de Madrid y se establecen las normas que la regulan, puesto que conforme al artículo Tercero el Ayuntamiento de Madrid es el órgano gestor y dispone de todos los datos necesarios para la configuración de los sistemas automáticos de control de acceso.

Se hace notar, que la obligación de suministro de información se extiende a los taxis que no pertenezcan al Área de Prestación Conjunta de Madrid que deseen acceder a las ZBEDEP, puesto que el Ayuntamiento de Madrid no dispone de la información necesaria para configurar los sistemas automatizados de control de acceso. Es decir, la obligación de facilitar la información no se establece en función de la condición de taxi o VTC de un vehículo, sino por la necesidad que supone la configuración de los sistemas automatizados de control de accesos a las ZBEDEP. En este sentido, no es posible alegar una discriminación general entre taxis y VTCs.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONFEBUS

1ª) Alegación: Permitir a todos los autocares y autobuses el acceso a las Zonas de Bajas Emisiones y eliminación de las franjas horarias de acceso a ZBEDEP Distrito Centro.

Contestación:

“La regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud pública, así como el derecho a un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona. Su regulación resulta racional, necesaria, imprescindible y proporcional para satisfacer dichas razones imperiosas de interés general”.

Toda la regulación normativa fijada en la ordenanza responde a criterios objetivos y de interés general y el calendario fijado para el acceso a estas zonas de especial protección responde a esos criterios, no pudiendo hacer excepciones en función de sectores específicos.

El punto cuarto de la Disposición Transitoria Tercera establece que se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro a los vehículos en función de la MMA, el periodo y la categoría ambiental del vehículo, con unos horarios y calendario más amplios en función de la categoría ambiental del vehículo.

El Ayuntamiento de Madrid está realizando una apuesta muy importante por el vehículo eléctrico y favoreciendo todas aquellas medidas que contribuyan a que esa tecnología se instale cuanto antes en nuestra ciudad. De ahí que progresivamente se haya implementado un periodo transitorio, en el cual, los horarios de acceso de vehículos culminan con una mayor franja horaria o permiso de acceso indefinido al Distrito Centro para los vehículos ECO y CERO emisiones.

En función de lo expuesto no se estima necesario ampliar la franja horaria a estos vehículos en función del sector económico en el cual están inmersos. Además, hay que tener en consideración que estos horarios ya fueron ampliados con respecto al horario inicial de funcionamiento de esta zona de tráfico restringido.

En el mismo sentido y dentro de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 el Ayuntamiento de Madrid ha puesto en marcha un ambicioso plan de instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos, en consonancia con la compra de autobuses 100% eléctricos por parte de la Empresa Municipal de Transportes. Todo ello con el decidido objetivo de alcanzar a medio plazo una mejora de la calidad del aire y un medio urbano más sostenible.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: Planes de ayudas de renovación de flotas

Contestación:

El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la OMS para conceder subvenciones, dado que es una facultad que puede ejercer en los términos establecidos en la legislación aplicable y que no deriva de la aplicación de la OMS por lo que, en puridad, no sería necesario recoger los costes derivados de dichas subvenciones en el análisis del impacto presupuestario.

No obstante se considera oportuno incluir dicho análisis en la memoria del impacto normativo, en el apartado de impacto presupuestario, al objeto de facilitar la máxima información a la ciudadanía, en cumplimiento del principio de transparencia.

A mayor abundamiento podría entenderse que la citada línea de subvenciones constituye un complemento esencial de las medidas de protección del derecho a la vida y de la salud pública

a través de las restricciones y prohibiciones de circulación del tráfico rodado reguladas en "Madrid ZBE" y las ZBEDEP "Madrid Central" y "Plaza Elíptica", por lo que la inclusión de dicha información puede resultar de interés general.

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Tabla: Subvenciones de la Línea 1 "Movilidad Sostenible" del "Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid".

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a **67.500.000 euros**.

Por otro lado para la ayuda a esta transición también existen ayudas estatales como:

los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360". Entre las subvenciones estatales destacan:

PLAN RENOVE 2020.- Ministerio de Industria.

https://industria.gob.es/RENOVE/Paginas/Index.aspx Puesto en marcha con carácter retroactivo a 16 de junio hasta 31 de diciembre. Aun no se pueden solicitar las ayudas, falta aplicación web

El programa RENOVE está regulado por el Real Decreto-ley 25/2020, de 3 de julio, de medidas urgentes para apoyar la reactivación económica y el empleo, modificado por la disposición final duodécima del Real Decreto-ley 28/2020, de 22 de septiembre, de trabajo a distancia:

• Real Decreto-ley 25/2020, de 3 de julio: https://www.boe.es/buscar/pdf/2020/BOE-A-2020-7311-consolidado.pdf

• Real Decreto-ley 28/2020, de 22 de septiembre https://www.boe.es/buscar/pdf/2020/BOE-A-2020-11043-consolidado.pdf PLAN MOVES II (2020). - IDAE. Puesta en marcha el 20 de agosto hasta 19 de agosto de 2021. https://moves2madrid.com/

• Publicado en el BOE el 17 de junio de 2020, el Real Decreto 569/2020, de 16 de junio, por el que se regula el programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES II) y se acuerda la concesión directa de las ayudas de este programa a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla: https://www.boe.es/boe/dias/2020/06/17/pdfs/BOE-A-2020-6235.pdf

• Publicado en el BOE el 24 de junio de 2020, el Real Decreto23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica: https://www.boe.es/buscar/pdf/2020/BOE-A-2020-6621-consolidado.pdf

• Publicado en el BOE el 6 de julio de 2020, el Real Decreto25/2020, de 3 de julio, de medidas urgentes para apoyar la reactivación económica y el empleo. https://www.boe.es/buscar/pdf/2020/BOE-A-2020-7311-consolidado.pdf PLAN MOVES I (2019). - IDAE. Periodo 16.07.2019 al 31.12.2019. https://www.fenercom.com/actuacion/plan-moves-actuaciones-1-y-2-2019/

• Real Decreto 72/2019, de 15 de febrero, por el que se regulan las bases del Programa de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible (MOVES), dotado con 45 millones de euros y dirigido a incentivar. https://www.boe.es/boe/dias/2019/02/16/pdfs/BOE-A-2019-2148.pdf

• Real Decreto 132/2019, de 8 de marzo, por el que se otorga la concesión directa de ayudas del Programa de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible (MOVES) a las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla.

https://www.boe.es/boe/dias/2019/03/09/pdfs/BOE-A-2019-3404.pdf

PLAN MOVALT VEHÍCULOS (2018). – IDEA. Periodo 13.12.2017 – 30.06.2018 https://www.idae.es/ayudas-y-financiacion/para-movilidad-y vehiculos/convocatoriascerradas/plan-movalt-vehiculos

• Resolución de 21 de noviembre de 2017 de la Dirección General del IDAE por la que se establece la Convocatoria del Programa de Ayudas para la adquisición de vehículos de energías alternativas (Plan Movalt Vehículos). https://www.boe.es/boe/dias/2017/11/28/pdfs/BOE-B-2017-70400.pdf

• Resolución de 5 de diciembre de 2017, de la Dirección General del IDAE, por la que se modifica la Convocatoria del Programa de Ayudas para la adquisición de vehículos de energías alternativas (Plan MOVALT Vehículos) https://www.boe.es/boe/dias/2017/12/16/pdfs/BOE-B-2017-73855.pdf

PLAN MOVEA 2017.- IDAE. Periodo 24.06.2017 al 15.10.2017. https://www.boe.es/boe/dias/2017/06/23/pdfs/BOE-A-2017-7165.pdf

PLAN MOVELE 2015.- IDEA. Periodo 15.04.2015 al 31.12.2015. https://www.boe.es/boe/dias/2015/04/18/pdfs/BOE-A-2015-4215.pdf

PLAN MOVELE 2014.- IDEA. Periodo 12.06.2014 al 31.12.2014 https://www.boe.es/eli/es/rd/2014/06/06/414/dof/spa/pdf

PIVE 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 Y 8. Ministerio de Energía.

El Último tuvo lugar en el año 2015. https://energia.gob.es/es-es/Servicios/VehiculoEficiente/Paginas/programa-vehiculoeficiente.aspx

- Real Decreto 380/2015, de 14 de mayo, por el que se regula la concesión directa de subvenciones del "Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente (Pive-8)". https://www.boe.es/boe/dias/2015/05/15/pdfs/BOE-A-2015-5377.pdf

- Real Decreto 1071/2015, de 27 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 380/2015, de 14 de mayo, por el que se regula la concesión directa de subvenciones del "Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente, PIVE-8"

Entre las subvenciones de la Comunidad de Madrid destacan:

II PLAN MUS (Comunidad de Madrid 2019). Plazo: 24.04.2019 – 31.12.2019 https://www.fenercom.com/actuacion/ii-plan-mus/

- ORDEN de 10 de abril de 2019, de la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de ayudas por la Fundación de la Energía de la Comunidad de Madrid para el desarrollo del II Plan de Movilidad Urbana Sostenible (II Plan Mus) de la Comunidad de Madrid. https://www.fenercom.com/wp-content/uploads/2019/09/BOCM-20190412- 13.pdf

- EXTRACTO de 12 de abril de 2019, de la Orden de la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda, por la que se convoca la concesión de ayudas dirigidas a incentivar la adquisición en la Comunidad de Madrid de vehículos con energías alternativas a los combustibles convencionales, a través del II Plan de Movilidad Urbana Sostenible (II Plan MUS). https://www.fenercom.com/wp-content/uploads/2019/09/BOCM-20190423- 26.pdf I PLAN MUS (Comunidad de Madrid 2018). Plazo: 14.12.2018 – 31.12.2019 https://www.fenercom.com/actuacion/plan-de-movilidad-urbana-sostenible-planmus/

- ORDEN de 29 de noviembre de 2018, de la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de ayuda por la Fundación de la Energía de la Comunidad de Madrid para el Desarrollo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (Plan MUS), del Plan de Impulso de Instalaciones de Autoconsumo Fotovoltaico en el sector residencial, y de los Planes Renove de salas de calderas, de aislamiento de viviendas y de ventanas de la Comunidad de Madrid. https://www.fenercom.com/wp-content/uploads/2019/09/BOCM-20181207- 22.pd

- EXTRACTO de 7 de diciembre de 2018, de la Orden de la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda, por la que se convoca la concesión de ayudas dirigidas a incentivar la adquisición en la Comunidad de Madrid de vehículos con energías alternativas a los combustibles convencionales a través del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (Plan MUS). https://www.fenercom.com/wp-content/uploads/2019/09/BOCM-20181212- 24.pdf PIAM 2019 (Consejería de Medioambiente Comunidad de Madrid). Plazo 22.11.2019 – 30.11.2019. http://www.madrid.org/cs/Satellite?c=CM_ConvocaPrestac_FA&cid=1354604623027

&pageid=1331802501637&pagename=PortalCiudadano%2FCM_ConvocaPrestac_FA%2FPCIU_fichaConvocaPrestac

- EXTRACTO de la Orden 1572/2019, de 19 de noviembre, de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad, por la que se aprueba la convocatoria correspondiente al ejercicio 2019 de las ayudas para la adquisición de vehículos eficientes para uso de autotaxi.

https://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2019/11/21/BOCM20191121-18.PDF PIAM 2018 (Consejería de Medioambiente Comunidad de Madrid). Plazo 25.09.2018 – 30.11.2018 http://www.madrid.org/cs/Satellite?c=CM_ConvocaPrestac_FA&cid=1354735457118 &noMostrarML=true&pageid=1331802501637&pagename=PortalCiudadano/CM_Con vocaPrestac_FA/PCIU_fichaConvocaPrestac&vest=1331802501621 PIVCEM 2018 (Consejería de Medioambiente Comunidad de Madrid).

Plazo 25.09.2018 – 15.11.2018

http://www.madrid.org/cs/Satellite?c=CM_ConvocaPrestac_FA&cid=1354735456399 &noMostrarML=true&pageid=1331802501637&pagename=PortalCiudadano/CM_Con vocaPrestac_FA/PCIU_fichaConvocaPrestac&vest=1331802501621 PIAM 2017 (Consejería de Medioambiente Comunidad de Madrid).

Plazo 12.09.2017 – 30.11.2017

https://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2017/09/01/BOCM-20170901-8.PDF PIVCEM 2017 (Consejería de Medioambiente Comunidad de Madrid).

Plazo 13.09.2017 – 30.11.2017

https://www.aecim.org/puesta-en-marcha-del-plan-de-incentivos-a-los-vehiculoscomerciales-ligeros-eficientes-auxiliares-y-de-servicios-pivcem-2017/
http://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2017/09/01/BOCM-20170901-9.PDF

A todas estas ayudas ya planificadas hay que añadirles las que vengan del Fondo de recuperación de la Unión Europea, cuyo objetivo es la transición hacia una Europa verde.

Se considera, según lo expuesto, que se está realizando un gran esfuerzo por parte de todas las administraciones públicas.

El Ayuntamiento de Madrid colabora con la Administración General del Estado (en adelante AGE) en el marco de su “Plan de Recuperación, Transformación y Resilencia” y del “Marco Estratégico de Energía y Clima” para el impulso de las zonas de las zonas de bajas emisiones, el desarrollo de la movilidad eléctrica y el fomento de la intermodalidad del transporte. En el caso de la movilidad eléctrica, el Ayuntamiento está desarrollando las siguientes acciones:

a) La implantación de infraestructuras singulares de recarga (ligadas a generación renovable, almacenamiento, e intermodalidad con otros modos de transporte, etc.).

b) La promoción normativa y administrativa del despliegue generalizado de infraestructuras de recarga en los términos contenidos en la normativa estatal y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad.

c) El fomento de la renovación del parque de vehículos mediante un ambicioso plan de subvenciones municipales.

Estas acciones son complementarias y sinérgicas con a las que están desplegando otras Administraciones Públicas. En este sentido, el "Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC)" de la AGE, a través de las subvenciones enumeradas anteriormente, prevé alcanzar una penetración de 5 millones de vehículos eléctricos a 2030. En el contexto del "Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia" la AGE ha fijado un objetivo para 2023 de, al menos, 100.000 puntos de recarga y 250.000 vehículos eléctricos, así como el desarrollo de la cadena de valor, nuevos modelos de negocio y nuevas dinámicas que favorezcan la progresiva electrificación de la movilidad, la reducción de emisiones y el cumplimiento de los objetivos de energía y clima.

Por tanto, la creación de "Madrid ZBE" y las ZBEDEP "Madrid Central" y "Plaza Elíptica" no solo viene obligada por la normativa comunitaria y estatal básica, y los instrumentos de planeamiento en materia de calidad del aire estatal, de la Comunidad de Madrid y del Ayuntamiento de Madrid, sino que se ve enmarcada en un conjunto de objetivos, programas y acciones de la Unión Europeas y del Reino de España orientados a lograr una transformación que facilite la sostenibilidad medioambiental, económica y energética.

En este sentido, debe destacarse que la transformación hacia la sostenibilidad medioambiental, económica y energética viene impulsada desde la Unión Europea.

La transformación de la economía europea en una economía verde, digital y resiliente constituye uno de los ejes del "Fondo de Recuperación Next Generation EU", que permitirá a España movilizar un volumen de inversión sin precedentes, por cuanto Consejo Europeo prevé financiación por hasta 140.000 millones de euros en transferencias y créditos en los próximos seis años, lo que supondría un 11% del PIB de 2019.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

ASOCIACION EMPRESARIAL DE HOSTELERIA DE LA COMUNIDAD DE MADRID

1ª) Alegación:

Los establecimientos ubicados en el Distrito Centro solo pueden acceder con los vehículos titularidad de la empresa, siempre y cuando cuenten con la autorización del colectivo cualificado de titulares de vehículos comerciales o industriales SER.

Solicitan establecer un estatus propio de estos vehículos para equipararlos a los residentes de esta zona, para poder circular y estacionar libremente con los vehículos titulares de la actividad.

Contestación:

El artículo 23 e) de la Ordenanza, establece el permiso de acceso y circulación por la ZBEDEP Distrito Centro a una serie de vehículos, en función de la razón de acceso o circulación por la

zona o la actividad a realizar y su clasificación ambiental según su potencial contaminante, con sujeción al calendario que se establece en la Disposición Transitoria Tercera.

Entre ellos se encuentran los vehículos que dispongan de autorización del colectivo cualificado de titulares de vehículos comerciales e industriales del SER.

Por otra parte, en el artículo 50 de la norma, referido a las distintas categorías de uso del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se establecen las categorías de Residentes, No residentes y Colectivos cualificados (entre ellos el colectivo de Titulares de Vehículos comerciales e Industriales).

En cuanto a la Categoría de Residente, se obtiene mediante la correspondiente autorización otorgada por el Ayuntamiento de Madrid a las personas empadronadas en un domicilio de alguno de los barrios incluidos en la relación del anexo I de la ordenanza y que se corresponden con la ZBEDEP Distrito Centro. Es decir, pueden acceder y circular libremente por el Distrito Centro las personas que viven en el mismo y están empadronadas en un domicilio dentro de esta zona.

En relación con los colectivos cualificados, y en concreto los titulares de vehículos comerciales e industriales, pueden formar parte de ellos, las personas físicas y jurídicas que ejercen una actividad y que precisa para su desarrollo un régimen específico de estacionamiento y que reúnan una serie de requisitos. Es decir, la razón de acceso y estacionamiento de los vehículos de este colectivo es debido a la actividad que desarrollan.

Se les excepciona por desarrollar una actividad que se considera lo suficientemente importante como para que puedan circular por el Centro de Madrid, sujetos a una serie de condiciones horarias y administrativas por su potencial contaminante.

Por lo tanto, no es posible equiparar ambas categorías, porque precisamente la intención de la norma es fijar condiciones diferentes de acceso y estacionamiento según las distintas categorías de uso. Las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento están perfectamente definidas para las diferentes categorías y colectivos cualificados.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación:

En la actualidad los establecimientos ubicados en el Distrito Centro únicamente pueden acceder con los vehículos titularidad de la empresa siempre y cuando cuenten con la autorización de colectivo cualificado de titulares de vehículos comerciales e industriales SER. Como ya hemos solicitado en anteriores ocasiones entendemos que es necesario establecer un estatus propio que les equipare con los residentes de esta zona para poder circular y estacionar libremente con los vehículos titularidad de la actividad. En la actualidad el régimen de estacionamiento establecido es de un máximo de 8 horas, reduciendo estas horas a seis para los sábados, el mes de agosto y los días 24 y 31 de diciembre no festivos. Estas horas son del todo insuficientes ya que los establecimientos pueden permanecer abiertos 24 horas del día, siendo la media unas 12 horas en horario interrumpido. Esto se hace más llamativo en el

caso de los sábados, uno de los días de mayor venta de la semana; lo que sucede también los días 24 y 31 de diciembre, dos días con bastante volumen de ventas en plena campaña de Navidad. Estos vehículos están destinados al transporte de mercancías, principalmente desde Mercamadrid hasta el establecimiento y para el reparto a domicilio. En ambos casos, pero especialmente en el segundo, tramo horario que cubre nuestras empresas es superior a las ocho horas de estacionamiento permitido.

Contestación:

El Servicio de Estacionamiento Regulado se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación. El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos.

Esta racionalización del espacio público supone establecer limitaciones que permitan compatibilizar las diferentes necesidades existentes entre residentes y el mantenimiento de la actividad comercial y empresarial.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación:

Por lo que respecta a lo establecido para los sistemas automatizados de control de uso y condiciones de utilización de las reservas de carga y descarga (artículo 202.4) queremos apuntar que estos sistemas no deberían restar operatividad ni eficiencia a estas tareas.

Contestación:

Entre los objetivos de la presente ordenanza está la sostenibilidad medioambiental y la protección de la salud las personas, para ello hay que ordenar los distintos usos de las vías y espacios públicos urbanos y racionalizar el espacio de estacionamiento.

Con el establecimiento de sistemas automatizados de control del uso y las condiciones de utilización de las reservas de carga y descarga, que recoge el artículo 202.4, el Ayuntamiento de Madrid pretende implementar un sistema de carga y descarga inteligente que es fundamental para lograr una optimización de la utilización de este tipo de plazas, de tal manera que redunde directamente en una mejor organización de la distribución urbana de mercancías (DUM) en la ciudad de Madrid y, por ende, en una reducción de las emisiones contaminantes con la consiguiente mejora de la calidad del aire. A este respecto, según el último Inventario de Emisiones de Madrid, la DUM es responsable del 10% de los recorridos, pero del 19% de las emisiones de óxidos de nitrógeno, por tanto, es necesario optimizar su gestión para reducir estas emisiones, dado que Madrid ha incumplido desde el año 2010 los valores regulados de dióxido de nitrógeno.

Por ello, los sistemas automatizados no tratan de restar operatividad ni eficiencia a estas tareas, todo lo contrario, se trata de optimizarlas con la finalidad de armonizar las condiciones de utilización de las reservas de carga y descarga y hacerlas compatibles con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y de la salud de las personas.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

4ª) Alegación:

En la actual Ordenanza se recoge la realización del reparto en último tramo mediante vehículos más ligeros y poco contaminantes. Ya en su momento se indicó y aquí nos reiteramos que es una incoherencia que se pretenda que el comercio de alimentación de proximidad utilice estos vehículos.
En primer lugar, porque el comercio de alimentación de proximidad al distribuir productos perecederos está sujeto a una normativa muy exigente en materia de seguridad alimentaria que ha de cumplirse hasta su entrega al consumidor final, lo que afecta al reparto a domicilio. No tiene sentido que haya que cumplir con la cadena de frío, por ejemplo, desde el proveedor y que luego, cuando se reparta a domicilio esta cadena se rompa porque el vehículo con el que se transporta no cumple con los requisitos exigidos. Hecho que nos solo puede conllevar sanciones en materia sanitaria, sino que también supone un peligro para la salud de los consumidores, responsabilidad que asume el comerciante.

Contestación:

Entre los objetivos de la presente ordenanza está la sostenibilidad medioambiental y la protección de la salud las personas, para ello hay que ordenar los distintos usos de las vías y espacios públicos urbanos y racionalizar el espacio de estacionamiento.

De esta forma, el Ayuntamiento de Madrid está realizando una apuesta muy importante por los vehículos menos contaminantes, favoreciendo medidas que contribuyan a que estas tecnologías se generalicen cuanto antes en nuestra ciudad y así poder satisfacer las necesidades de interés general de proteger la salud pública y el derecho a un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona.

Para poder conseguir este objetivo, la realización del reparto debería hacerse mediante vehículos más ligeros y poco contaminantes, por lo que, se podrá determinar el uso de tipos especiales de vehículos para el reparto de algunas mercancías y en determinados horarios, priorizando la utilización de aquellos que, por sus características técnicas y su sistema de propulsión, generen menor impacto para el medio ambiente en materia de calidad del aire o de contaminación acústica o menor ocupación de la vía pública.

Por otro lado, existe la necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/ce del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera

más limpia en Europa, y a la normativa de carácter básico, como la Ley 34 /2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

5ª) Alegación:

El horario de acceso establecido para los vehículos sin distintivo de más de 3.550 Kg o con distintivo B o C tanto en vehículos de más como de menos de 3.500 Kg es insuficiente para realizar estos trabajos en un área tan amplia.

Solicitan la habilitación de la menos un par de horas por la tarde para satisfacer las necesidades de los clientes.

Contestación:

El punto cuarto de la Disposición Transitoria Tercera establece que se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro, a los vehículos en función de la MMA, el periodo y la categoría ambiental del vehículo.

El Ayuntamiento de Madrid está realizando una apuesta muy importante por el vehículo eléctrico y favoreciendo todas aquellas medidas que contribuyan a que esa tecnología se instale cuanto antes en nuestra ciudad. De ahí que progresivamente se haya implementado un periodo transitorio, en el cual, los horarios de acceso de vehículos culminan con una mayor franja horaria o permiso de acceso indefinido al Distrito Centro para los vehículos ECO y CERO emisiones.

En función de lo expuesto no se estima necesario ampliar la franja horaria a estos vehículos en función exclusivamente del sector de actividad económica en el cual están inmersos.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

MERCADONA

1ª) Alegación. Artículo 25.6b (aclaración).

Enmienda de aclaración de cuales son consideradas las actividades esenciales

Contestación:

El artículo establece que será la Junta de Gobierno quien catalogue dichas actividades u órgano en que delegue

2ª) Alegación. Artículo 30 d)

Eliminar la necesidad de declaración responsable para acreditar que no tienes espacio dentro de la obra.

Contestación:

El Ayuntamiento ha llevado a cabo una importante labor de simplificación de las exigencias administrativas en beneficio de los madrileños reduciendo muchos trámites administrativos. Una mínima exigencia de una declaración responsable es lo más conveniente en este asunto.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación. Artículo 35.

Penalizar a los vehículos más contaminantes

Contestación:

Las restricciones de acceso a las zonas de bajas emisiones penalizan a los vehículos más contaminantes, sin etiqueta medioambiental, con la prohibición de su acceso a dichas zonas. Unas medidas que se irán ampliando con el tiempo en toda la ciudad. De igual modo, los vehículos no contaminantes tienen un libre acceso a dicha zona.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación. Artículo 35.

Se deben de aclarar como afectarán los episodios de alta contaminación a las empresas.

Contestación:

Los episodios de alta contaminación siguen unos protocolos específicos y nunca se determinan hasta el día anterior con el fin de confirmar el hecho excepcional que supone para la restricción al tráfico. Por tanto, el aviso a cualquier tipo de afectado nunca podría ser antes de las 24 horas anteriores a la toma de decisión de dichas restricciones excepcionales.

5ª) Alegación. Artículo 35. Disposición 7

Las empresas deben tener el tiempo suficiente para poder adaptar sus operaciones en caso de establecer medidas extraordinarias de tráfico por episodios de alta contaminación.

Contestación:

Los episodios de alta contaminación siguen unos protocolos específicos y nunca se determinan hasta el día anterior con el fin de confirmar el hecho excepcional que supone para la restricción al tráfico. Por tanto, el aviso a cualquier tipo de afectado nunca podría ser antes de las 24 horas anteriores a la toma de decisión de dichas restricciones excepcionales.

Contestación:

Los episodios de alta contaminación siguen un protocolo reglado y cuyas restricciones de tráfico están establecidas por Decreto para el conocimiento de los vecinos de Madrid.

Por tanto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

6ª) Alegación. Artículo 56.3. Aclaración.

Contestación:

Aclarar si la tasa que piden en la zona OFSER se tiene que abonar en el momento o se tiene que abonar anualmente.

7ª) Alegación. Artículo 56.4

Es necesario eliminar la restricción de no volver a aparcar en 30 minutos para la DUM, ya que es muy probable que en las tareas de reparto a domicilio se tengan varias entregas en el mismo barrio en una franja horaria muy concreta y esta limitación, por tanto, redundaría en una merma de la productividad con el consiguiente perjuicio para el consumidor.

En cuanto al tiempo de descarga, depende de la MMA de los vehículos ya que un camión tipo Tráiler tarda de media 60 minutos en realizar la descarga y 90 minutos en el caso de realizar también logística inversa (carga de envases y embalajes).

Contestación:

1.- Las plazas de alta rotación son aquellas plazas ubicadas en calles o tramos de las mismas sometidas a una regulación especial para favorecer la rotación en su uso, reducir el tráfico de agitación y favorecer la movilidad del entorno de forma compatible con la intensa demanda de estacionamiento por su proximidad a sedes de Administraciones Públicas, centros oficiales, equipamientos sanitarios, educativos, culturales, sociales y deportivos o zonas comerciales, los vehículos para la distribución urbana de mercancías son objeto en la Ordenanza de una regulación específica, disponiendo de las zonas de estacionamiento para carga y descarga establecidas regulándose su uso mediante un sistema de gestión inteligente para fomentar el uso de tecnologías menos contaminantes que favorezcan una movilidad sostenible en el ámbito de la distribución urbana de mercancías.

Para el estacionamiento en las plazas de alta rotación ubicadas en calles o tramos de las mismas, para favorecer la movilidad en las zonas de intensa demanda de estacionamiento, se establecerán unas tarifas, con un tiempo máximo de estacionamiento de cuarenta y cinco minutos. El pago de la tasa se realizará en el momento de solicitar la autorización a través de los distintos medios de pago que a tal efecto se habiliten.

2.- El tiempo de permanencia máxima en estas plazas, y una vez cumplido este, la nueva autorización de estacionamiento en plazas de alta rotación del mismo barrio, tiene que ser compatible con el fin para el que están destinadas.

En cuanto al tiempo de descarga, queremos informar que, entre los objetivos de la presente ordenanza está la sostenibilidad medioambiental y la protección de la salud las personas, para ello hay que ordenar los distintos usos de las vías y espacios públicos urbanos y racionalizar el espacio de estacionamiento. Por ello, en el artículo 202 se regula el horario y tiempos de uso de reservas de carga y descarga y, en concreto, su apartado 2 establece que *"En ausencia de determinación expresa en la señalización de las reservas de carga y descarga el tiempo máximo para su uso será de treinta minutos".*

La presente ordenanza es una norma de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial en la que, para poder cumplir con sus objetivos, tiene que establecer una serie de medidas necesarias, entre otras, establecer limitaciones horarias y tiempos de uso en la actividad de carga y descarga. Las restricciones en cuanto a los horarios tienen sentido para compatibilizar las diferentes formas de movilidad, así como para poder cumplir con el objetivo de proteger la salud y la vida de las personas.

Por todo ello, se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni en la MAIN.

8ª) Alegación Artículo 181

Se debería modificar el artículo 181 1.b), en el sentido de prohibir la circulación de camiones, vayan o no cargados, de más de dieciocho toneladas de MMA y no de aquellos de más de doce toneladas como se establece en la ordenanza, los días laborables entre las siete y veintidós horas y los días festivos en todas sus horas.

Esto supondría a las empresas que realizan la DUM en esa Zona del Distrito Centro tener que ir más veces con camiones más pequeños, lo cual derivaría en mayor número de viajes, tráfico y emisiones.

Contestación:

La presente ordenanza es una norma de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial que se aprueba por el Ayuntamiento de Madrid en el ejercicio de las competencias propias de "regulación de los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como de dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la

garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, en virtud de los artículos 39.1 y 33 de la Ley de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid."

Por lo tanto y teniendo en cuenta que las medidas se establecen de la forma más proporcional posible con periodos transitorios lo más amplios posibles, y que la ordenanza obedece al principio de eficiencia, en la medida que solo recoge aquellas restricciones estrictamente necesarias, es evidente que la medida de restringir la circulación por el interior del centro de Madrid a camiones de más de doce toneladas es una medida proporcional que casa con el espíritu que impregna toda la norma de garantizar la fluidez del tráfico rodado y garantizar la salud y la vida de las personas.

Por otro lado, cuando el artículo 181.1 de la ordenanza se refiere a los días festivos, está incluyendo a los Domingos, además de los días festivos nacionales y los establecidos en la Comunidad Autónoma correspondiente.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

9ª) Alegación. Artículo 197

Solicita que en el caso de la DUM nocturna, ocupen un carril de circulación siempre que sea posible y se asegure un proceso silencioso y seguro.

Contestación:

Dadas las limitaciones de la vía pública y dado que existen zonas habilitadas de carga y descarga y unos horarios establecidos, no es necesario ocupar un carril de circulación cuya finalidad es distinto al que se propone en la alegación.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

10ª) Alegación. Artículo 199.2

Contestación:

Para realizar la carga nocturna de mercancías, dados los posibles conflictos que se generan, es necesario obtener una autorización específica o un permiso con el fin de poder arbitrar y controlar la carga y descarga en unas horas tan sensibles.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

11ª) Alegación. Artículo 199

Es clave indicar que las medidas a aplicar serán las que indique la normativa del Plan Zonal Específico elaborado por el Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad en el cual se delimitan las distintas zonas de Madrid capital y los objetivos de calidad acústica en cada caso.

Contestación:

Según establece el artículo 199.2 en el apartado c) "*Serán de aplicación en todo caso las medidas que a este particular pudieran incluirse en el Plan Zonal Específico asociado a cada Zona de Protección Acústica Especial (en adelante, ZPAE) para la prevención de la contaminación acústica".*

Por lo tanto, queda suficientemente claro en la presente ordenanza, que las medidas a aplicar son las establecidas en la normativa del Plan Zonal Específico.

Por todo ello, se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni en la MAIN.

12ª) Alegación. Artículo 234.1

No se habla de incentivos a la realización de labores DUM nocturna con vehículos 0 emisiones o ECO, ¿habrá incentivos, bonificaciones…?

Contestación:

En la Ordenanza se establece, en su artículo 199.2, con carácter general, como se efectuarán las operaciones de DUM en cuanto a vehículos, días y horarios.

En concreto, en relación con la carga y descarga nocturna, el artículo 199.2 apartado b) de forma específica establece *"Los vehículos de MMA superior a dieciocho toneladas hasta los límites de vehículos en régimen de transporte especial, o, cuyo número de ejes sea igual o superior a tres, realizarán las labores de carga y descarga en el horario comprendido entre las veintidós y las siete horas siempre que se cumplan las limitaciones y condicionantes establecidos en la normativa específica aplicable en materia de ruido y al protocolo de actuación para reducir la contaminación acústica, actualmente establecido mediante el Decreto número 178, de 5 de abril de 2019, de la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad"*

El Ayuntamiento de Madrid tiene como objetivo la protección del medio ambiente y la salud pública, lo que incluye, la protección de las personas y los bienes contra las agresiones derivadas de la contaminación acústica, por ello, en la presente Ordenanza establece que las operaciones de carga y descarga se deben realizar conforme a la normativa aplicable en materia de ruido.

Por ello, y en relación con la carga y descarga nocturna, establece en el artículo 199.3 que, "*Las labores de DUM nocturna que impliquen operaciones de carga y descarga en vía pública, entre las veintidós y las siete horas, deberán realizarse teniendo en cuenta las limitaciones y condicionantes específicos establecidos en la normativa específica aplicable en materia de ruido.*"

Por lo tanto, la norma regula de forma específica la realización de las operaciones de carga y descarga en horario nocturno atendiendo a la MMA y no a la categoría ambiental del vehículo.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

13ª) Alegación. Artículo 231.

Afecciones a actividades económicas y empresariales aledañas, teniendo en cuenta especialmente: acceso clientes, carga y descarga, servicio a domicilio y acceso a parking**.**

Contestación:

Los planes de movilidad están dirigidos a orientar y controlar la afluencia masiva de personas a eventos y no a lo que propone la alegación.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

14ª) Disposición transitoria tercera

Se debería modificar la Disposición Transitoria Tercera, puntos 4 a) y b), en el sentido de que para los vehículos ECO y C entre 3,5 y 18 toneladas y menos de 3,5 toneladas, debería permitirse poder acceder a la ZBEDEP Distrito Centro de 7 a 22 horas y cumplir de esta forma con la restricción de acceso del perímetro de la M-30, ya que, según la nueva señal regulatoria, tendrán acceso todos los vehículos con etiqueta ambiental "0 emisiones", "ECO" y "C".

Contestación:

"La regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud pública, así como el derecho a un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona. Su regulación resulta racional, necesaria, imprescindible y proporcional para satisfacer dichas razones imperiosas de interés general".

Toda la regulación normativa fijada en la ordenanza responde a criterios objetivos y de interés general y el calendario fijado para el acceso a estas zonas de especial protección responde a esos criterios, no pudiendo hacer excepciones en función de sectores específicos.

El punto cuarto, apartados a y b de la Disposición Transitoria Tercera establece que se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro, a los vehículos en función de la MMA, el periodo y la categoría ambiental del vehículo, con unos horarios y calendario más amplios en función de la categoría ambiental del vehículo.

El Ayuntamiento de Madrid está realizando una apuesta muy importante por el vehículo eléctrico y favoreciendo todas aquellas medidas que contribuyan a que esa tecnología se instale cuanto antes en nuestra ciudad. De ahí que progresivamente se haya implementado un periodo transitorio, en el cual, los horarios de acceso de vehículos culminan con una mayor franja horaria o permiso de acceso indefinido al Distrito Centro para los vehículos ECO y CERO emisiones.

En función de lo expuesto no se estima necesario ampliar la franja horaria a los vehículos ECO y C en función exclusivamente de la MMA del vehículo y la categoría ambiental.

En el mismo sentido y dentro de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 el Ayuntamiento de Madrid ha puesto en marcha un ambicioso plan de instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos, en consonancia con la compra de autobuses 100% eléctricos por parte de la Empresa Municipal de Transportes. Todo ello con el decidido objetivo de alcanzar a medio plazo una mejora de la calidad del aire y un medio urbano más sostenible.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

15ª) Alegación. Disposición Transitoria tercera

En el Anexo III 1.12, relativo a la gestión de accesos a la ZBEDEP Distrito Centro, para el Grupo 31, vehículo mixto adaptable, se debe aclarar si los vehículos a motor de MMA de más de 18 Toneladas, pueden acceder en el horario de 22 a 7 horas.

Contestación:

El Anexo III punto primero de la ordenanza establece que" el vehículo debe estar encuadrado en alguna de las siguientes secciones de la clasificación por criterios de construcción del apartado B del anexo II del RGV, sin superar en ningún caso los dieciocho mil Kilogramos de MMA, salvo autorización expresa del órgano municipal competente."

El apartado e) del mismo anexo y en relación con los horarios de acceso al Distrito Centro de los vehículos de la Distribución Urbana de Mercancías y servicios comerciales y profesionales, establece que se permitirá dentro de las franjas horarias indicadas en el apartado 4 de la disposición transitoria tercera, en función de la MMA del vehículo, el periodo y la categoría ambiental del vehículo.

Por lo tanto y en función de esta normativa, para acceder a la ZBEDEP Distrito Centro, los vehículos no pueden superar en ningún caso las 18 toneladas y se deben atener a los horarios establecidos en la disposición transitoria tercera, apartado 4, que no contempla el horario de 22 a 7 horas según MMA y categoría ambiental.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

16ª) Anexo II

Se debería incluir permisos extraordinarios de acceso y gestores apoderados y representantes

Contestación:

Ampliar el número de actividades que puedan obtener permisos extraordinarios va en contra del espíritu de la norma como de su articulado.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

17ª) Anexo II. Disposición tercera

Se deberá lucir la señal vertical para identificar las Zonas de Bajas Emisiones.

Contestación:

En todo el área de Bajas Emisiones ya figuran dichas señalizaciones.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

18ª) Alegación. Anexo III

Se debería modificar el Anexo III 1.3 en el sentido de suprimir la palabra "turismo y añadir la palabra "motor", ya que si no estaríamos obviando a todos los vehículos de categoría M (Camiones).

Quedaría así el artículo: "Vehículos a motor de las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicado en el interior del Distrito Centro."

En el apartado b de este artículo se modifica y añadiría la posibilidad de dar de alta tantas matrículas como operen en la zona (en lugar de tres matrículas como aparece en la ordenanza), que podrán modificarse con una antelación mínima de 24 horas previas a la realización del servicio (en lugar de dos modificaciones cada mes).

Dada la casuística del servicio a domicilio y Mercadona online, no podemos acotar únicamente tres matrículas operando en la zona.

Contestación:

La redacción dada al punto 1.3 del Anexo III de la Ordenanza no es casual, ya que lo pretendido por la norma es garantizar un flujo de vehículos que garantice el normal desenvolvimiento de la vida en la almendra central y no entre en contradicción con la salud de las personas.

En este supuesto es evidente que lo que se pretende es otorgar permisos de circulación para estas ZBEDEP a vehículos turismo y no a camiones, que por su longitud y vertidos contaminantes a la atmósfera iría de nuevo en contra del espíritu de la ordenanza.

En otro orden de cosas, la introducción de las empresa y autónomos para permitir su acceso y circulación por las ZBEDEP Centro es uno de los hechos relevantes de este Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre del 2018.

En función de esta premisa, el alta de tres matrículas para operar en esta zona parece del todo razonable atendiendo a las razones imperiosas de interés general de proteger la salud pública y la integridad física, así como al derecho a un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

19º) Alegación: modificación del Anexo III

Contestación:

El artículo 23 e) de la ordenanza, establece el permiso de acceso y circulación por la ZBEDEP Distrito Centro a una serie de vehículos, en función de la razón de acceso o circulación por la zona o la actividad a realizar y su clasificación ambiental según su potencial contaminante, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera.

Entre ellos se encuentran los vehículos que dispongan de autorización del colectivo cualificado de titulares de vehículos comerciales e industriales del SER.

Por otra parte, en el artículo 50 de la norma, referido a las distintas categorías de uso del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se establecen las categorías de Residentes, No residentes y Colectivos cualificados (entre ellos el colectivo de Titulares de Vehículos comerciales e Industriales).

En relación con los colectivos cualificados, y en concreto los titulares de vehículos comerciales e industriales, pueden formar parte de ellos, las personas físicas y jurídicas que ejercen una actividad y que precisa para su desarrollo un régimen específico de estacionamiento y que reúnan una serie de requisitos. Es decir, la razón de acceso y estacionamiento de los vehículos de este colectivo es en razón de la actividad que desarrollan.

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, constituye una modificación parcial de aquellos contenidos de la vigente OMS que resultan necesarios para satisfacer los objetivos y responder a las necesidades de la movilidad urbana.

Las modificaciones necesarias no afectan a la continuidad de la norma. Por el principio de seguridad jurídica tiene que existir una continuidad normativa, y por lo tanto todos los permisos de acceso en vigor del colectivo cualificado de titulares de vehículos comerciales e industriales que cumplan con las condiciones y categorías impuestas en el artículo 50 3a) tienen plena eficacia y validez.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

20º) Alegación. Anexo III. Aclaración

Se debe aclarar si los vehículos a motor de MMA 18 Tn pueden acceder en el horario de 22 a 7 horas.

Contestación:

Está claramente especificado en la norma.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

21º) Alegación. Anexo III (aclaración)

Se debe aclarar el alta a vehículos con MMA menor o igual a 3.500 kg para obtener permisos de acceso.

Contestación:

Está claramente especificado en la norma.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

22ª) Alegación. Anexo IV

Se debería modificar el Anexo IV 1.3 en el sentido de suprimir la palabra “turismo y añadir la palabra “motor”, ya que si no estaríamos obviando a todos los vehículos de categoría M (Camiones).

Quedaría así el artículo: "Vehículos a motor de las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicado en el interior de la ZBEDEP Plaza Elíptica."

En el apartado b de este artículo se modifica y añadiría la posibilidad de dar de alta tantas matrículas como operen en la zona (en lugar de tres matrículas como aparece en la ordenanza), que podrán modificarse con una antelación mínima de 24 horas previas a la realización del servicio (en lugar de dos modificaciones cada mes).

Dada la casuística del servicio a domicilio y Mercadona online, no podemos acotar únicamente tres matrículas operando en la zona.

Por otro lado, el Anexo IV 1.3 de la ordenanza establece que se permitirá el acceso a los vehículos turismo de las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior de Plaza Elíptica.

Se solicita aclaración para conocer si a todas aquellas empresas que ya tengan permiso de acceso en vigor, se les va a mantener o, por el contrario, habría que solicitar uno nuevo.

También se debe confirmar si este permiso fuese válido para el interior del perímetro de la M-30, incluyendo el acceso a la ZBEDEP Plaza Elíptica.

Contestación:

La redacción dada al punto 1.3 del Anexo IV de la Ordenanza no es casual, ya que lo pretendido por la norma es garantizar un flujo de vehículos que garantice el normal desenvolvimiento de la vida en la almendra central y no entre en contradicción con la salud de las personas.

En este supuesto es evidente que lo que se pretende es otorgar permisos de circulación para estas ZBEDEP a vehículos turismo y no a camiones, que por su longitud y vertidos contaminantes a la atmósfera iría de nuevo en contra del espíritu de la ordenanza.

En otro orden de cosas, la introducción de las empresa y autónomos para permitir su acceso y circulación por la ZBEDEP Plaza Elíptica es uno de los hechos relevantes de este Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre del 2018.

En función de esta premisa, el alta de tres matrículas para operar en esta zona parece del todo razonable atendiendo a las razones imperiosas de interés general de proteger la salud pública y la integridad física, así como al derecho a un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, constituye una modificación parcial de aquellos contenidos de la

vigente OMS que resultan necesarios para satisfacer los objetivos y responder a las necesidades de la movilidad urbana.

Las modificaciones necesarias no afectan a la continuidad de la norma. Por el principio de seguridad jurídica tiene que existir una continuidad normativa, y por lo tanto todos los permisos de acceso para los vehículos turismo de las empresas y autónomos cuya actividad se ejerza en un local ubicado en Plaza Elíptica tienen plena eficacia y validez.

23º) Alegación. Anexo III (aclaración)

Se debe aclarar si las empresas que tengan ya el permiso de acceso en vigor deben solicitar uno nuevo.

Contestación:

Está claramente especificado en la norma.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

24ª) Alegación. Vehículos ECO y limitaciones de tonelaje

En los vehículos ECO la tara es mayor que en el mismo vehículo en su versión Diésel o Gasolina. Por ello, acorde a la legislación vigente, en estos tipos de vehículos se permite la MMA + 1 Tn para contrarrestar el aumento en la tara y no perder carga útil.

Es necesario aclarar que, en todo el documento, siempre que hablemos de camiones ECO, se sobreentiende que a la MMA del vehículo se le puede añadir hasta 1Tn más.

Contestación:

En la presente ordenanza no se ha considerado introducir esta aclaración en relación con la MMA de los camiones ECO.

No obstante, se tendrá en cuenta para su estudio.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 51

LA ÚNICA, ASOCIACIÓN MADRILEÑA DE EMPRESARIOS DE ALIMENTACIÓN Y DISTRIBUCIÓN

D. [redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted]**, LA ÚNICA, ASOCIACIÓN MADRILEÑA DE EMPRESARIOS DE ALIMENTACIÓN Y DISTRIBUCIÓN, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210712800 por el que D. [redacted], en representación de La Única, Asociación Madrileña de Empresarios de Alimentación y Distribución, formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación 51-1:

Los establecimientos ubicados en el Distrito Centro solo pueden acceder con los vehículos titularidad de la empresa, siempre y cuando cuenten con la autorización del colectivo cualificado de titulares de vehículos comerciales o industriales SER.

Solicitan establecer un estatus propio de estos vehículos para equipararlos a los residentes de esta zona, para poder circular y estacionar libremente con los vehículos titulares de la actividad.

Contestación:

El artículo 23 e) de la Ordenanza, establece el permiso de acceso y circulación por la ZBEDEP Distrito Centro a una serie de vehículos, en función de la razón de acceso o circulación por la

zona o la actividad a realizar y su clasificación ambiental según su potencial contaminante, con sujeción al calendario que se establece en la Disposición Transitoria Tercera.

Entre ellos se encuentran los vehículos que dispongan de autorización del colectivo cualificado de titulares de vehículos comerciales e industriales del SER.

Por otra parte, en el artículo 50 de la norma, referido a las distintas categorías de uso del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se establecen las categorías de Residentes, No residentes y Colectivos cualificados (entre ellos el colectivo de Titulares de Vehículos comerciales e Industriales).

En cuanto a la Categoría de Residente, se obtiene mediante la correspondiente autorización otorgada por el Ayuntamiento de Madrid a las personas empadronadas en un domicilio de alguno de los barrios incluidos en la relación del anexo I de la ordenanza y que se corresponden con la ZBEDEP Distrito Centro. Es decir, pueden acceder y circular libremente por el Distrito Centro las personas que viven en el mismo y están empadronadas en un domicilio dentro de esta zona.

En relación con los colectivos cualificados, y en concreto los titulares de vehículos comerciales e industriales, pueden formar parte de ellos, las personas físicas y jurídicas que ejercen una actividad y que precisa para su desarrollo un régimen específico de estacionamiento y que reúnan una serie de requisitos. Es decir, la razón de acceso y estacionamiento de los vehículos de este colectivo es debido a la actividad que desarrollan.

Se les excepciona por desarrollar una actividad que se considera lo suficientemente importante como para que puedan circular por el Centro de Madrid, sujetos a una serie de condiciones horarias y administrativas por su potencial contaminante.

Por lo tanto, no es posible equiparar ambas categorías, porque precisamente la intención de la norma es fijar condiciones diferentes de acceso y estacionamiento según las distintas categorías de uso. Las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento están perfectamente definidas para las diferentes categorías y colectivos cualificados.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación 51-2:

En la actualidad los establecimientos ubicados en el Distrito Centro únicamente pueden acceder con los vehículos titularidad de la empresa siempre y cuando cuenten con la autorización de colectivo cualificado de titulares de vehículos comerciales e industriales SER. Como ya hemos solicitado en anteriores ocasiones entendemos que es necesario establecer un estatus propio que les equipare con los residentes de esta zona para poder circular y estacionar libremente con los vehículos titularidad de la actividad. En la actualidad el régimen de estacionamiento establecido es de un máximo de 8 horas, reduciendo estas horas a seis para los sábados, el mes de agosto y los días 24 y 31 de diciembre no festivos. Estas horas son del todo insuficientes ya que los establecimientos pueden permanecer abiertos 24 horas del día, siendo la media unas 12 horas en horario interrumpido. Esto se hace más llamativo en el

caso de los sábados, uno de los días de mayor venta de la semana; lo que sucede también los días 24 y 31 de diciembre, dos días con bastante volumen de ventas en plena campaña de Navidad. Estos vehículos están destinados al transporte de mercancías, principalmente desde Mercamadrid hasta el establecimiento y para el reparto a domicilio. En ambos casos, pero especialmente en el segundo, tramo horario que cubre nuestras empresas es superior a las ocho horas de estacionamiento permitido.

Contestación:

El Servicio de Estacionamiento Regulado se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación. El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos.

Esta racionalización del espacio público supone establecer limitaciones que permitan compatibilizar las diferentes necesidades existentes entre residentes y el mantenimiento de la actividad comercial y empresarial.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación 51-3:

Por lo que respecta a lo establecido para los sistemas automatizados de control de uso y condiciones de utilización de las reservas de carga y descarga (artículo 202.4) queremos apuntar que estos sistemas no deberían restar operatividad ni eficiencia a estas tareas.

Contestación:

Entre los objetivos de la presente ordenanza está la sostenibilidad medioambiental y la protección de la salud las personas, para ello hay que ordenar los distintos usos de las vías y espacios públicos urbanos y racionalizar el espacio de estacionamiento.

Con el establecimiento de sistemas automatizados de control del uso y las condiciones de utilización de las reservas de carga y descarga, que recoge el artículo 202.4, el Ayuntamiento de Madrid pretende implementar un sistema de carga y descarga inteligente que es fundamental para lograr una optimización de la utilización de este tipo de plazas, de tal manera que redunde directamente en una mejor organización de la distribución urbana de mercancías (DUM) en la ciudad de Madrid y, por ende, en una reducción de las emisiones contaminantes con la consiguiente mejora de la calidad del aire. A este respecto, según el último Inventario de Emisiones de Madrid, la DUM es responsable del 10% de los recorridos, pero del 19% de las emisiones de óxidos de nitrógeno, por tanto, es necesario optimizar su gestión para reducir estas emisiones, dado que Madrid ha incumplido desde el año 2010 los valores regulados de dióxido de nitrógeno.

Por ello, los sistemas automatizados no tratan de restar operatividad ni eficiencia a estas tareas, todo lo contrario, se trata de optimizarlas con la finalidad de armonizar las condiciones de utilización de las reservas de carga y descarga y hacerlas compatibles con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y de la salud de las personas.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

4ª) Alegación 51-5:

En la actual Ordenanza se recoge la realización del reparto en último tramo mediante vehículos más ligeros y poco contaminantes. Ya en su momento se indicó y aquí nos reiteramos que es una incoherencia que se pretenda que el comercio de alimentación de proximidad utilice estos vehículos.
En primer lugar, porque el comercio de alimentación de proximidad al distribuir productos perecederos está sujeto a una normativa muy exigente en materia de seguridad alimentaria que ha de cumplirse hasta su entrega al consumidor final, lo que afecta al reparto a domicilio. No tiene sentido que haya que cumplir con la cadena de frío, por ejemplo, desde el proveedor y que luego, cuando se reparta a domicilio esta cadena se rompa porque el vehículo con el que se transporta no cumple con los requisitos exigidos. Hecho que nos solo puede conllevar sanciones en materia sanitaria, sino que también supone un peligro para la salud de los consumidores, responsabilidad que asume el comerciante.

Contestación:

Entre los objetivos de la presente ordenanza está la sostenibilidad medioambiental y la protección de la salud las personas, para ello hay que ordenar los distintos usos de las vías y espacios públicos urbanos y racionalizar el espacio de estacionamiento.

De esta forma, el Ayuntamiento de Madrid está realizando una apuesta muy importante por los vehículos menos contaminantes, favoreciendo medidas que contribuyan a que estas tecnologías se generalicen cuanto antes en nuestra ciudad y así poder satisfacer las necesidades de interés general de proteger la salud pública y el derecho a un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona.

Para poder conseguir este objetivo, la realización del reparto debería hacerse mediante vehículos más ligeros y poco contaminantes, por lo que, se podrá determinar el uso de tipos especiales de vehículos para el reparto de algunas mercancías y en determinados horarios, priorizando la utilización de aquellos que, por sus características técnicas y su sistema de propulsión, generen menor impacto para el medio ambiente en materia de calidad del aire o de contaminación acústica o menor ocupación de la vía pública.

Por otro lado, existe la necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/ce del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera

más limpia en Europa, y a la normativa de carácter básico, como la Ley 34 /2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

5ª) Alegación 51-6:

El horario de acceso establecido para los vehículos sin distintivo de más de 3.550 Kg o con distintivo B o C tanto en vehículos de más como de menos de 3.500 Kg es insuficiente para realizar estos trabajos en un área tan amplia.

Solicitan la habilitación de la menos un par de horas por la tarde para satisfacer las necesidades de los clientes.

Contestación:

El punto cuarto de la Disposición Transitoria Tercera establece que se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro, a los vehículos en función de la MMA, el periodo y la categoría ambiental del vehículo.

El Ayuntamiento de Madrid está realizando una apuesta muy importante por el vehículo eléctrico y favoreciendo todas aquellas medidas que contribuyan a que esa tecnología se instale cuanto antes en nuestra ciudad. De ahí que progresivamente se haya implementado un periodo transitorio, en el cual, los horarios de acceso de vehículos culminan con una mayor franja horaria o permiso de acceso indefinido al Distrito Centro para los vehículos ECO y CERO emisiones.

En función de lo expuesto no se estima necesario ampliar la franja horaria a estos vehículos en función exclusivamente del sector de actividad económica en el cual están inmersos.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 52

Dª./D. DANIEL CANELO

ASOCIACIÓN PEDALIBRE

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª./D. Daniel Canelo, de la ASOCIACIÓN PEDALIBRE, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210713307 por el que **Dª./D. Daniel Canelo** formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: artículo 22.2 de la OMS.

Solicita incluir en el artículo 22.2 de la OMS otro objetivo de las ZBEDEP: "promover y facilitar la movilidad en bicicleta" al entender que la necesidad de desplazamiento de la población debe ser cubierta prioritariamente con medios sostenibles y que es preciso nombrarla específicamente y no a través de ninguna fórmula genérica.

Contestación:

No se considera necesario incluir una mención expresa al fomento del uso de la bicicleta entre los objetivos de la ZBEDEP, por entenderse lógicamente incluida la promoción del uso de este medio de transporte entre los objetivos definidos por los apartados g) y h) del artículo 22.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo:

> *"g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes".

Las bicicletas son, sin duda, vehículos de los menos contaminantes, pero dentro de dicha categoría no es lo mismo el impacto medioambiental de una bicicleta que el de una bicicleta de pedales con pedaleo asistido como consecuencia del empleo de un motor eléctrico y una batería. Por ello se considera conveniente definir el objetivo en términos más generales y omnicomprensivos sin entrar a establecer órdenes de prelación de los vehículos menos contaminantes en función de su menor impacto ambiental.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: artículo 22.3.d) de la OMS.

Se solicita añadir a la redacción del artículo 22.3.d) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, entre las medidas de ordenación permanente del tráfico, la "limitación máxima de 30 km/h sin perjuicio de velocidades menores de acuerdo al carácter de la vía".

Contestación:

Se desestima limitar la velocidad a un máximo de 30 Km/h en todas las vías de la ZBEDEP por estar limitada la velocidad genérica en zona urbana por el Reglamento General de Circulación con límites de 20 km/h en calles de plataforma única, 30 Km/h en calles de un carril por sentido y a 50 Km/h en calles con más de un carril por sentido.

En una ZBEDEP coexisten vías de distinta configuración y con distinto límite máximo de velocidad conforme a lo previsto tanto en el artículo 50 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, como del artículo 17 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación: artículo 24.3.c) de la OMS.

Se solicita modificar el artículo 24.3.c) para incluir como punto primero el siguiente: 1.º Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y los VMP.

Contestación:

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

Porque la redacción del artículo 24.3.a) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, establece la libre circulación por el interior de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

Porque la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, limita la prohibición de acceso y circulación por el interior del espacio delimitado

por el artículo 24.2, que define el perímetro de la ZBEDEP, a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante. Las bicicletas no son vehículos automóviles con clasificación ambiental "A", por lo que no son objeto de prohibición alguna de acceso y circulación por la ZBEDEP.

Porque carece de sentido incluir a las bicicletas entre los vehículos excluidos de la prohibición de acceso y circulación de artículo 24.2.b) relacionados en el artículo 24.3.c), dado que la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, se refiere exclusivamente a determinados vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, una categoría de vehículos motorizados ajena a las bicicletas.

Por tanto las bicicletas no deben incluirse en la redacción de artículo 24 de la OMS, porque su acceso y circulación está expresamente autorizado por el artículo 24.3.a) y porque las bicicletas no se ven afectadas por la prohibición del artículo 24.3.b), en los términos expresamente definidos en la redacción de los citados preceptos de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación: artículo 25.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 25.5 de la OMS un nuevo apartado "i) las bicicletas y otros ciclos y VMP", por entender que no parece muy razonable excluir a las bicicletas en episodios de congestión o alta contaminación cuando en ningún caso son las causantes.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 25 de la OMS no se refiere a ordenaciones temporales por motivos medioambientales, sino a medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Puede resultar necesario prohibir con carácter extraordinario y temporal la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación: artículo 38.4 de la OMS.

Se solicita añadir sustituir el primer párrafo del artículo al artículo 38.4 por el siguiente: "En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Solicita también incluir una cuarta letra con la siguiente redacción: "d) en caso de vía ciclista, señalizar un desvío y protegerlo del tráfico ordinario de modo que no haya diferencia en el grado de seguridad y accesibilidad y no suponga un rodeo reseñable".

Se estima parcialmente:

1) Se estima la modificación del primer párrafo del artículo al artículo 38.4 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, mediante la adición de las palabras "o vía ciclista" en el primer párrafo de la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 38.4 de la OMS que queda redactado en los siguientes términos**:**

> "**Artículo 38.4.** En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Se deja constancia de la modificación en el informe de cambios en el Proyecto normativo y en la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial como consecuencia de las alegaciones formuladas durante la información pública.

2) Se desestima la propuesta de introducir una nueva letra "d)" en el artículo 38.4 de la OMS con el contenido propuesto por la alegación, porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

6ª) Alegación: artículo 38.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 38.5, que establece que "5. Cuando la ocupación implique el corte de calle, será obligatorio señalizar los desvíos alternativos mediante el empleo de la señalización provisional correspondiente, requiriendo, en su caso, la presencia de señalistas", el siguiente párrafo: "Se considerarán los diferentes tipos de vehículos a la hora de aplicar los cortes, teniendo una especial consideración con las bicicletas como vehículo menos invasivo que no precisa, en muchas ocasiones, de la prohibición de otros por sus propias características físicas. En caso de que las bicicletas no pudieran pasar se diseñará un itinerario alternativo que no suponga mayor rodeo, inseguridad o merma de accesibilidad".

Contestación:

Se desestima porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

Esta alegación **no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7ª) Alegación: artículos 47.2 y 47.3 de la OMS.

Se solicita que se exceptúe a las bicicletas de la aplicación de las prohibiciones de estacionamiento de los apartados 2 y 3 del artículo 47 de la OMS, por entender que el redactor

tan solo tiene presente el automóvil y el espacio que ocupa. Sugerimos una redacción más inclusiva con aquellos medios que poco o nada tienen que ver con los coches y que en ningún caso son los causantes de los problemas que la presente ordenanza pretende solucionar.

Contestación:

La regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se recoge en el artículo 48.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regula dónde y bajo qué condiciones pueden estacionar dichos vehículos.

Sin perjuicio de ello, en tanto que vehículos, las bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP están sujetos a las prohibiciones generales de parada y estacionamiento del resto de vehículos reguladas en el artículo 47 de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Resultan de aplicación a las bicicletas los supuestos regulados en las letras:

a) en todos aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente si la señalización existente prohíbe el estacionamiento de bicicletas;

b) para dar cumplimiento a la obligación legal de rotación en el estacionamiento; c) en las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales, embajadas, personas de movilidad reducida y otros usos;

d) en las paradas de autobús sin acera adelantada, para permitir el acceso universal al transporte público colectivo regular de viajeros;

e) por motivos de seguridad, en la zona de seguridad fijada para las dependencias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y frente a las salidas de vehículos de emergencia, debidamente señalizadas;

f) delante de los vados correctamente señalizados, entendiendo por tales tanto los destinados a la entrada y salida de vehículos a través de itinerarios peatonales como los destinados a la supresión de barreras arquitectónicas en los itinerarios peatonales;

g) en los lugares reservados exclusivamente para parada de vehículos; i) en batería, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas sin señal que habilite tal posibilidad de estacionar en batería;

j) en línea, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas cuando el estacionamiento deba efectuarse en batería conforme a la señalización existente;

k) en el arcén, por razones de seguridad vial;

l) en los lugares que vayan a ser ocupados temporalmente para otros usos o actividades, en cuyo caso se deberá señalizar adecuadamente al menos con cuarenta y ocho horas de antelación;

m) el estacionamiento en vía pública para su venta; o) por motivos de seguridad si se prohibiera su estacionamiento con base en el artículo 25 de la OMS.

No resulta de aplicación a las bicicletas los siguientes supuestos que no precisan de exclusión normativa porque su objeto se refiere exclusivamente a determinados tipos de vehículos entre los que no se encuentran las bicicletas, o porque dicha regulación no se aplica a las bicicletas por estar expresamente excepcionadas por otro precepto de la OMS:

h) El apartado h) que se refiere al SER al establecer "h) La prohibición de estacionar en *los lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria sin disponer de la autorización de estacionamiento correspondiente, o superando el tiempo máximo de estacionamiento autorizado en función de la tasa de estacionamiento abonada"*, pero que no resulta de aplicación a las bicicletas porque el artículo 51.1 de la OMS excluye expresamente a los vehículos de dos y tres ruedas de la regulación del estacionamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) por lo que no afecta a las bicicletas.

ll) El apartado ll) que se refiere expresamente a los remolques o semiremolques, por lo que no afecta a las bicicletas.

ñ) El apartado ñ) se refiere a vehículos automóviles CERO emisiones, por lo que no afecta a las bicicletas.

Por todo lo anteriormente expuestos **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza.

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (**MAIN**) para recoger parte de la argumentación expuesta.

8ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Se solicita que en el primer párrafo del artículo 48.1 de la OMS se suprima el término "exclusivamente".

A la vista de la alegación se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que "con carácter excepcional" pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

Por ello, **se estima parcialmente** en la medida en que no se suprime el término "con carácter excepcional", pero sí se determinan las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

"**Artículo 48.** *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*

1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:

a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.

b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:

d) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.

e) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.

f) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC".

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

9ª) Alegación: artículo 48.1.b) de la OMS.

Se solicita sustituir la redacción de artículo 48.1.b) por el siguiente contenido:

"b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos circularán diligentemente, a paso de peatón y manteniendo la distancia de seguridad con los viandantes hasta el lugar de estacionamiento. Si por la densidad peatonal fuera imposible cumplir estas condiciones, harán el desplazamiento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

En ausencia de estacionamientos específicos alrededor (no más de 50m – 30 segundos andando), y a fin de proteger el criterio de proximidad -puerta a puerta- de la movilidad ciclista, el aparcamiento de bicicletas se complementará pudiendo amarrarla en vallas o elementos de mobiliario urbano, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales. Podrán situarse en la acera, anclado o no al mobiliario urbano siempre que se conserve un ancho mínimo de 2m y no ocupen el pavimento tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público".

La propuesta se basa en la necesidad de mantener la ventaja que supone para la persona ciclista el desplazamiento puerta a puerta a través de la facilidad de estacionamiento, como recoge el Manuel de Aparcamientos editado por el IDEA del Ministerio de Industria, que plantea que el estacionamiento debe estar a un radio de 50 metros (30 segundo andando).

La persona alegante considera una obviedad el escaso número de aparcabicicletas con relación al número de lugares y destino de desplazamientos, por lo que sería un auténtico despropósito prohibir el amarre de las bicicletas en el mobiliario urbano.

Para el fomento de la movilidad en bicicleta, es importante complementar los aparcamientos específicos con el uso del mobiliario urbano modificando incluso éste mediante diseños adecuados. Limitar el anclaje de las bicicletas a los pocos aparcabicis existentes, uno por cada tres kilómetros de vías públicas de la ciudad de Madrid y regular la retirada de la bicicleta por el amarre al mobiliario urbano como establece el artículo 89 del presente proyecto de modificación, es un ataque claro al uso de la bicicleta.

Sobre la obligación de bajarse de la bicicleta para llegar al aparcamiento, no parece muy razonable que un vehículo con una masa de 15 kilos aprox. esté obligado a ello y otros con masas mucho mayores como motos, ciclomotores, no, sabiendo que es práctica habitual en el desarrollo ciclista, las zonas de convivencia peatón-bici bajo unas claras condiciones de seguridad a favor del primero.

Contestación:

Se estima parcialmente:

a) **Se estima parcialmente** la alegación relativa a autorización de estacionamiento en aceras cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros y se

cumplan las condiciones establecidas en la nueva redacción dada al artículo 48.1 de la OMS en los términos estimados en la contestación a la alegación anterior.

b) **Se desestima la alegación relativa a la propuesta de que las personas ciclistas puedan circular en bicicleta por la acera con precaución por la acera hasta el lugar de estacionamiento** se desestima para evitar atropellos y otros problemas de seguridad vial en las aceras y para asegurar la accesibilidad universal.

Estimar la pretensión de las personas ciclistas supondría mantener la situación actual en la que numerosos ciudadanos denuncian situaciones de riesgo de seguridad vial, accidentes, atropellos que afectan a la seguridad de las personas, a su integridad física y a la garantía de la accesibilidad universal del espacio público.

La protección de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida exige que ningún vehículo circule por las aceras y zonas estanciales destinadas a los peatones.

Por tanto, resulta necesario para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial, la integridad física de los peatones y muy especialmente la garantía de los derechos de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida, que las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP deban apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transiten en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento, en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.1.b) de la OMS.

A mayor abundamiento se recuerda que el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre prohíbe expresamente la circulación de toda clase de vehículos por las aceras y demás zonas peatonales.

En lo referente al argumento expuesto en la alegación sobre las motos, debe recordarse que la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.d) de la OMS solo permite el uso de la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, y que si no se obliga a desmontar de la moto es como consecuencia de elevado peso de las motos y la consecuente necesidad de avanzar por la acera con la única fuerza de las piernas desde el asiento de la moto, debiendo mantener la seguridad vial, la accesibilidad universal y la prioridad del tránsito peatonal:

> "Artículo 48.2.c) Proyecto normativo.
> El acceso de estos vehículos a la acera solo podrá llevarse a cabo para estacionar conforme a las reglas establecidas en el artículo 48.2, pudiendo únicamente emplear la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, debiendo acceder con la diligencia debida para respetar la seguridad vial, la accesibilidad y la prioridad de tránsito de los peatones".

La OMS no autoriza a las motos a circular por las aceras, de hecho lo prohíbe expresamente en el artículo 138.2 de la OMS en aplicación del artículo 121.5 del RGC, simplemente les permite

emplear el motor para salvar el desnivel de la acera, permitiéndoles tan solo andar con el vehículo sin desmontar de la moto, porque esa posición les permite caminar con mayores condiciones de seguridad vial tanto para la persona que conduce la moto como para el resto de personas que transitan por la acera.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza pero sí de la MAIN para recoger la argumentación expuesta.**

10ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Asimismo se solicita que se añada al artículo 48.1 el siguiente párrafo: Las planificaciones urbanísticas de calles nuevas o de remodelaciones de calles tendrán en cuenta los aparcabicis como una parte más del equipamiento y proyectará su instalación al igual que se proyecta la de bancos o papeleras.

Contestación:

Se desestima porque no es objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible regular cuestiones de planificación urbanística. El objeto de la OMS se regula en su artículo 1.

Por otro lado se recuerda que la instalación de anclajes para el estacionamiento de bicicletas no precisa de una ordenanza municipal, sino que se trata de acciones administrativas de gestión de la movilidad sujetas a disponibilidad presupuestaria.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

11ª) Alegación: artículo 72 de la OMS.

Solicita que se añada al título del artículo 72 el término “bicicletas”. Queda, por tanto: At. 72 Reservas para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y vehículos de movilidad personal.

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el** título del artículo **72 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que queda redactado en los siguientes términos:

> “Artículo 72. Reservas para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y vehículos de movilidad personal”.

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

12ª) Alegación: artículo 75 de la OMS.

Solicita añadir al primer párrafo del artículo 75 el término "bicicletas". Queda, por tanto: Art. 75 En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el primer párrafo del artículo 75 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término "bicicletas", que queda redactado en los siguientes términos:

> "Artículo 75. Disposiciones técnicas.
>
> En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación: (…)".

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

13ª) Alegación: artículo 87.1.b) de la OMS.

Solicita que el artículo 87.b) quede redactado en los siguientes términos: "Se instalarán elementos de segregación **y protección** respecto de otros espacios de aparcamiento".

La segregación de un espacio puede hacerse a través de elementos como pintura. La protección consistiría en evitar físicamente que ningún otro vehículo pueda invadir el espacio reservado.

Contestación:

La alegación se entiende referida a la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto del artículo 87.1.b) de la OMS.

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

1º) El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público.

2º) La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al estacionamiento de otros vehículos.

3º) El Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

14ª) Alegación: artículo 124.4 de la OMS.

Solicita que se añada a la propuesta de redacción de artículo 124.4 de la OMS recogida por el Proyecto, el siguiente párrafo: "Los aparcamientos para bicicletas se situarán lo más cercanamente posible a las entradas principales y a la vía ciclista que hubiera. Si el aparcamiento diera servicio a una estación de transporte público, se situará lo más próximo a ésta".

Contestación:

Se desestima la alegación porque, si bien el criterio propuesto es habitualmente empelado por el Ayuntamiento de Madrid en el diseño de los aparcamientos rotacionales municipales en régimen disuasorio, no siempre es posible atender a dicha consideración por cuestiones de accesibilidad o de diseño de la vía pública.

Por otro lado, la propuesta supone un nivel de detalle que entraría en cuestiones de diseño de la vía pública, que no son objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible sino de otras normas municipales.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

15ª) Alegación: artículo 138.2 OMS.

Solicita que se suprima el apartado 2 del artículo 138 que prohíbe la circulación y el estacionamiento de motocicletas, ciclomotores, bicicletas y VMP en las calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón.

En un contexto de promoción de una movilidad sostenible, la movilidad ciclista no puede tener la misma restricción que la movilidad en moto. Las rutas directas, exentas de rodeo, y con una mínima pendiente son factores a tener en cuenta para trazar los itinerarios ciclistas. Dado el contexto urbano es muy posible que estos itinerarios coincidan con calles "peatonalizadas". En ningún caso la solución debe pasar por la prohibición sino por una regulación compatible. La movilidad activa es compatible en sus diferentes modalidades. Tan solo es necesario seguir las pautas que establecen la práctica totalidad de los planes directores ciclistas, incluso el de Madrid, en cuanto a la solución a aplicar según el número de peatones por metro de sección y hora. Asimismo, la regulación puede ser variable según el tramo horario en cuestión. Es decir, una intensa afluencia de peatones, coincidentes con un evento puntual o un horario de especial afluencia comercial, podría hacer variar la permeabilidad ciclista y que ésta se desarrolle con el ciclista bajado de la bici.

Sobre el estacionamiento, debemos saber que el flujo peatonal no se produce en la totalidad de la acera, máxime cuando ésta no guarda la necesaria uniformidad y contiene zonas fuera del tránsito peatonal: entre alcorques, orejetas, etc. Estos puntos pueden ser aptos para un estacionamiento de bicicletas ya que la acera ofrece una protección con respecto al tráfico motorizado. Por otro lado, todos sabemos que NO son las bicicletas quienes causan problemas a los caminantes, sino las motos y muchos coches que invaden el espacio peatonal.

Contestación:

Se desestima la alegación referente a la prohibición de circulación de bicicletas por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque, como debe recordarse, la circulación de bicicletas, motos y VMP se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Se desestima la alegación referente a la prohibición de estacionamiento de bicicletas en las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque dicha prohibición constituye uno de los elementos esenciales de esa especial protección para el peatón objeto de declaración, sin la cual carecería de sentido dicha declaración.

La declaración de especial protección para el peatón de aceras, calles y zonas estanciales debe implicar la prohibición de estacionamiento de vehículos tanto por razones de seguridad vial como por razones de seguridad de las personas, al objeto de garantizar la seguridad vial, la seguridad de la integridad física de las personas, la accesibilidad universal del espacio público y la protección de patrimonio histórico y del patrimonio de las Administraciones Públicas en aquellas aceras, calles y zonas en las que por la especial intensidad del tránsito peatonal por su especial significación socio cultural y comercial, por su relevancia en los itinerarios peatonales o la habitualidad de la concentración elevada de ciudadanos, por la necesidad de garantizar la seguridad vial en los mismos, o por su valor histórico se declaren de especial protección para el peatón.

Se recuerda en este sentido que en la contestación de varias alegaciones formuladas durante la información pública, tomando en consideración razones de técnica normativa, se ha estimado dar una nueva redacción a la propuesta de artículo 48.1 de la OMS, que determina las condiciones en las que podrá estacionarse una bicicleta en la acera fuera de las reservas específicas para estos vehículos, y que expresamente condiciona la posibilidad de dicho estacionamiento a que no se trate de una acera declarada de especial protección para el peatón.

Dado que la redacción propuesta se refiere exclusivamente a la posibilidad de estacionar en las aceras, en las calles peatonales, zonas estanciales y espacio declarados de especial protección para el peatón está absolutamente prohibido el estacionamiento de motos y ciclomotores de

dos y tres ruedas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos y de los VMP.

Por todo lo anterior, se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza. Se modifica la MAIN** para incluir los argumentos expuestos en la contestación de esta alegación.

16ª) Alegación: artículo 167.1 OMS.

Solicita que el artículo 167.1 quede redactado en los siguientes términos: "Quienes utilicen la bicicleta **seguirán** las normas de circulación adoptando las medidas necesarias para garantizar **su propia seguridad**, la convivencia con el resto de vehículos y con los peatones en condiciones de seguridad vial".

Contestación:

Se desestima porque se considera más adecuada técnicamente la expresión "deberán cumplir las normas de circulación" que la expresión "seguirán las normas de circulación" propuesta por la alegación. Asimismo se considera innecesario hacer referencia a la garantía de su propia seguridad por encontrarse incluida en las obligaciones generales de circulación recogidas en la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, por lo que resulta innecesaria su inclusión.

En este sentido se recuerda que el primer párrafo del artículo 10.2 del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) establece que:

> *"Artículo 10 de la LTSV. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.*
>
> *2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía".*

17ª) Alegación: artículo 167.2 OMS.

Solicita la supresión de artículo 167.2 que regula la obligación de que las personas menores de dieciocho años protejan su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

El casco obligatorio no es como el cinturón de seguridad obligatorio: los sistemas de retención salvan vidas y no desincentivan el uso del coche. Hay que basarse en la evidencia científica a la hora de tomar decisiones políticas y en España los colectivos ciclistas son unánimes, como lo son los países de nuestro entorno y los que tiene un gran uso de la bicicleta: si queremos calles y carreteras más seguras, debemos promover el uso de la bicicleta e invertir en infraestructura ciclista segura y de calidad.

La probabilidad de sufrir una colisión en bicicleta se reduce en aquellos lugares donde más se usa. De ahí que las mejores políticas para proteger al ciclista sean las que promueven el uso de

la bicicleta. A esta evidencia científica se la conoce como "seguridad en números": a más ciclistas, más seguridad. Es decir, la obligación del uso del casco reduce el número de bicicletas por las calles, reduciéndose así su seguridad ya que el resto de conductores de coches, motos, camiones, autobuses, etc. comprueban una menor presencia de ciclistas y por tanto disminuyen su atención ante ellas. Al mismo tiempo, quien no usa la bicicleta, en un porcentaje muy elevado vuelve al uso del coche incrementando el riesgo de atropello.

El que un ayuntamiento pueda variar una norma estatal, establece un mal precedente. En este sentido, un hipotético cambio en las condiciones del casco puede traer consecuencias nefastas para la bicicleta en el potencial uso metropolitano y el desarrollo de la intermodalidad, ya que cada municipio puede cambiar a través de su ordenanza de movilidad las circunstancias de uso del mismo.

Contestación:

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que "reglamentariamente se fijen excepciones" a lo previsto en dicho apartado":

> ***Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.***
>
> *(…)*
>
> *El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.*
>
> *Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado".*

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

> ***"Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.***
> *(…)*
>
> *Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.*
>
> *Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

*"**Artículo 7 dela LTSV. Competencias de los municipios.***

Corresponde a los municipios:
b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

*"**Artículo 39 de la LCREM.** Ordenación local del tráfico.*

1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el
de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

s) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
t) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

kk) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid

desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

ll) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

mm) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

nn) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deben legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial;

Por los motivos expuestos **se desestima** la alegación.

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública**, se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 del Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:

"**Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:**

2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 *in fine* de la LTSV y 39.1 de la LCREM."

Por último se recuerda que es obligación de los Poderes Públicos regular las condiciones que promuevan la seguridad vial en el uso de las vías y espacios públicos, que dicha obligación es más intensa en relación con las personas menores de edad y que la circulación en condiciones de seguridad mediante la exigencia del uso obligatorio de los 16 a los 18 años se considera un elemento esencial tanto para garantizar la integridad física de las personas menores de edad que se desplacen en bicicleta o en VMP como para su educación vial.

Al contrario de lo que plantea la alegación la mejora de la seguridad vial incrementará el uso de la bicicleta y podrá hacer que el incremento del número de ciclistas mejore a su vez las condiciones generales de seguridad vial de los ciclistas. Por tanto, la exigencia del uso del casco constituye una medida fundamental de seguridad vial y, por ende, una medida de fomento del uso de la bicicleta en la movilidad urbana.

Se modifica la MAIN para incluir la argumentación expresada en la contestación a esta alegación.

18ª) Alegación: artículo 167.3 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 167.3: "Las bicicletas circularán por la calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Al circular por la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril que estén utilizando en ese momento **(posición primaria), sin perjuicio de adoptar una posición lateral (posición secundaria) en carriles o calles "extraanchos" siempre que se asegure una distancia lateral de seguridad de no menos de 1,5m. con el vehículo que quiera adelantar**. Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otros ciclistas y demás personas usuarias de la vía por su anchura o estructura".

Dada la gran variedad de calles y carriles de las ciudades, el obligar sin más a que un ciclista ocupe la parte central del carril o una calle, le expone al riesgo de que pueda ser adelantado por vehículos sin conservar la distancia lateral de seguridad en calles o carriles "extraanchos" (a partir de 4,5m).

Contestación:

Se desestima por los siguientes motivos:

Se considera que la circulación en la posición central es la que mayor seguridad ofrece a las personas que circulan en bicicletas, motocicletas y VMP, porque obliga a los vehículos que quieran adelantarles a hacerlo a través del carril contiguo, sin invadir el carril por el que circula la bicicleta, y porque permite una mayor maniobrabilidad en caso de que un vehículo estacionado en la acera abriera una puerta o se produjera el acceso a la calzada de un peatón.

La redacción propuesta por la alegación introduce un elemento de complejidad para el ciclista en relación al ancho de la vía ("carriles extraanchos") que se considera inadecuada porque podría inducir a error a las personas usuarias de bicicletas, dado que la circulación de bicicletas y VMP por los carriles bus está sujeta a las limitaciones del artículo 167.6.

Por último se señala que el artículo 167.3 permite lógicamente al ciclista adaptar su circulación dentro de carril para adaptarse a las condiciones de circulación y de la vía, por ejemplo para esquivar una rugosidad del firme o abrir su posición para llevar a cabo un giro.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

19ª) Alegación: artículo 167.6 OMS.

Solicita sustituir la propuesta de artículo 167.6 de la OMS del Proyecto inicial por la siguiente redacción: "6. En caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas pueden hacer uso de los mismos siempre que no haya un carril específico para ellas. Si se tratase de un carril bus, las bicicletas pueden hacer uso del carril reservado, sin perjuicio de poder emplear cualquier otro. La circulación de las bicicletas por el carril bus se realizará lo más próximo posible a la derecha siempre guardando la distancia de seguridad lateral con el bordillo o con los vehículos aparcados (efecto dooring), En la maniobra de adelantamiento, el autobús empleará el espacio de calzada necesario para asegurar la suficiente distancia de seguridad lateral con la bicicleta".

Contestación:

El Proyecto inicial mantiene íntegro el contenido normativo de la regulación del vigente artículo 167.6 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS), dado que tan solo ha modificado, por razones de técnica normativa, la expresión numérica en letras de la sección mínima de los carriles bus en los que las bicicletas pueden circular si la señalización lo autorizara.

Se desestima por los siguientes motivos:

1º) De conformidad con lo previsto en el artículo 143.2.1º) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS) de 5 de octubre de 2018, los carriles bus están exclusivamente reservados para la circulación y parada de los autobuses del transporte público colectivo urbano de viajeros regular de uso general (en delante, TPCURUG), quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

2º) La libre y generalizada circulación de bicicletas por los carriles reservados a los autobuses no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado. La promoción del uso de la bicicleta no

puede llevarse a cabo trasladando la movilidad ciclista a los carriles reservados a los autobuses del TPCURUG.

3º) El vigente artículo 176.6 de la OMS, cuyo contenido normativo se mantiene por el Proyecto normativo inicial, limita la posibilidad de autorizar mediante señalización la circulación de bicicletas a aquellos carriles reservados para la circulación de autobuses cuya sección de calzada disponga de al menos cuatro metros y medio. Se trata de una disposición técnica dirigida a los servicios técnicos municipales competentes en materia de planificación de la movilidad, no a los ciclistas que solo podrán circular por carril bus si expresamente les autoriza la señalización instalada. Por tanto, las bicicletas solo podrán circular por aquellos carriles bus cuya señalización así lo permita expresamente, carriles que deberán disponer de una sección de al menos 4,5 metros.

4º) En lo relativo a la circulación de ciclistas por aquellos carriles bus expresamente autorizados por la señalización, se considera necesario mantener la circulación lo más próxima a la izquierda de carril bus para evitar accidentes como consecuencia de la invasión de la calzada por peatones o la apertura de puertas de los coches estacionados, pudiendo así disponer las personas ciclistas de la seguridad que supone la línea continua delimitadora del carril bus que se situaría a su izquierda y la distancia respecto a los posibles vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la calzada.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

20ª) Alegación: artículo 167.9 OMS.

Solicita suprimir el artículo 167.9 que prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

No hay legislación nacional que prohíba la circulación por túneles y no hay datos de siniestralidad que lo acredite. Los túneles y los pasos inferiores y elevados pueden suponer grandes ventajas en los desplazamientos en bici ya que acortan la distancias y salvan desniveles que de otro modo serían disuasorios para la bicicleta. Prohibir el acceso de las bicicletas sin más, es un ataque directo a la movilidad ciclista y provoca un alejamiento de los distintos barrios de la ciudad.

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

> *"8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid".*

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la

circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

> *"9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación".*

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se excepciona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

> *"1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine".*

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

> *"Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección"*.

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

> *"4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante".*

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

> *"3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.*
>
> *Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana".*

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el

desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello**, se estima la alegación**, **se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

> *"Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.*
>
> *Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:*
>
> *v) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*
> *w) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones".*

21ª) Alegación: artículo 169.1 OMS.

Solicita que se añada el siguiente párrafo al artículo 169.1 de la OMS: Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos.

La naturaleza no motorizada de la bicicleta obliga a que debamos asegurar trayectos eficientes y eficaces. El uso bidireccional de las calles para la bici, al margen del sentido que puedan tener coches o motos, es un requisito para una buena promoción de la bicicleta.

Contestación:

La promoción del uso de la bicicleta no puede hacerse mediante la autorización de la circulación a contrasentido que genera riesgos de seguridad vial tanto para la propia persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía pública.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación. La circulación a contrasentido en las calles 20 y 30 supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalizado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización.

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de vehículos especialmente ligeros y manejables, pero decaen ante la evidencia del riesgo de seguridad vial que supone la circulación en sentido contrario al de la marcha, que introduce un factor de riesgo relevante de seguridad vial tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas, que pueden ser especialmente graves en caso de calles 20 de plataforma única conforme a lo previsto en el artículo 50.1.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Por idénticos motivos de seguridad vial se considera inadecuada la autorización de la circulación a contrasentido de bicicletas en las calles 30.

No puede admitirse la circulación de bicicletas a contrasentido para satisfacer la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

22ª) Alegación: artículo 169.2 OMS.

Solicita suprimir la referencia a los “paseos pavimentados” por el término “caminos”, dando la siguiente redacción al primer párrafo del artículo 169.2 de la OMS: En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los **caminos** de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

El término paseo pavimentado es confuso ya que aunque el asfalto u hormigón puede ser el tipo de pavimento más reconocible también es pavimento el formado por tierra compactada. Todos ellos cumplen la función de un pavimento: uniformidad, resistencia de arrastre y drenaje. Para evitar interpretaciones erróneas casi mejor fijarnos en el carácter comunicativo de la vía como hace el artículo 169.3.

Contestación:

La redacción del vigente artículo 169.5 de la OMS, conservada en la propuesta del artículo 169.2 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial limita la circulación de bicicletas en parques y jardines urbanos para garantizar la seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente del parque, que solo podrán encontrarse con bicicletas y VMP en los paseos

pavimentados, no en los paseos de tierra compactada que deben reservarse a los peatones para su protección y la del patrimonio verde de los parques y jardines urbanos.

Por tanto, **s**e desestima la alegación por motivos de seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente en los caminos de tierra compactada de los parques y jardines urbanos y por razones medioambientales para promover la protección de su patrimonio verde de los mismos frente a las consecuencias de la circulación de vehículos como bicicletas, VMP y el resto de vehículos autorizados para acceder a cada respectivo parque o jardín urbano, dado que cada parque y jardín debe ordenarse mediante la señalización oportuna para proteger su patrimonio verde y, en su caso, su valor histórico en el caso de parques históricos como El Retiro sujeto a especial protección en tanto que Bien de Interés Cultural.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

23ª) Alegación: artículo 169.5 OMS.

Solicita suprimir el artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, que prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos.

La denominación de la M-30 como “Calle 30” es contradictoria con el carácter actual de la vía. Son muchos los estudios y proyectos que proponen una reforma de este gran eje como vía urbana dotada de transporte público, paseos peatonales, carriles bici, servicios, incremento de la vegetación, etc. De hecho hay una parte de esta “autopista” que ya es vía urbana como la correspondiente a la avenida de la Ilustración. Entendemos que es un exceso la prohibición generalizada de la bicicleta en el conjunto de la vía, aunque entenderíamos las prohibiciones dentro de los tramos que tienen consideración y son autopistas.

Contestación:

La redacción del artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo aplica en el ámbito de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid la prohibición de circulación de bicicletas por autopistas y autovías regulada en el artículo 20.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) y en el artículo 38.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

De la misma manera que no puede circular por la M-30, porque tiene la configuración de autovía, tampoco pueden circular por sus accesos porque se trata de vías unidireccionales que confluyen en la autovía, de forma que un vehículo que accediera a dicha vía de acceso tendría que quedarse en el arcén de la vía hasta que fuera retirada por una grúa, lo que supondría un riesgo de seguridad vial tanto para la persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía y que podría ocasionar problemas circulatorios.

Si la persona ciclista circulara en contra del sentido de circulación de carril de acceso a la M-30 cometería una infracción muy grave por circular en contra sentido y por generar un grave riesgo de seguridad vial resto de personas usuarias de la vía.

Debe precisarse que la redacción del artículo 169.5 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo no impediría circular a las bicicletas por las vías laterales de la Avenida de la Ilustración en mayores condiciones de seguridad vial que en la parte central de la vía que tiene un límite de velocidad superior ni impediría los movimientos circulatorios perpendiculares mediante los oportunos giros semaforizados hacia las vías urbanas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza. Se modifica la MAIN para recoger parte de la argumentación expuesta en la contestación a esta alegación.**

24ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita añadir al artículo 171 un nuevo apartado 4 con la siguiente redacción: "4. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto. En particular, en aquellos cruces semaforizados en los que exista paso de peatones, los ciclistas respetarán en todo momento la prioridad peatonal".

Es práctica habitual en todas las ciudades con un mayor desarrollo ciclista, una ordenación de los cruces particular para las bicicletas. No olvidemos que en origen los semáforos fueron creados pensando en el tráfico de coches y no en el tránsito peatonal o ciclista. Poder hacer un giro o proseguir recto, otorga al ciclista una ventaja al respecto del tráfico de motor reforzando su visibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en el trayecto. Además, el uso de una señal para autorizar este movimiento en lugar de añadir un foco más al semáforo, permite conseguir el mismo objetivo, pero de forma más rápida y barata. Es desolador comprobar cómo se reduce la funcionalidad ciclista con respecto a la ordenanza de 2018, cuando debería ser al contrario.

Contestación:

El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las

circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda -vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas crean que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

25ª) Alegación: artículo 171.3 OMS.

Solicita añadir al artículo 171.3 de la OMS, que regula la posibilidad de las bicicletas de hacer uso de las líneas de detención adelantada señalizada horizontalmente en los cruces

semafóricos, el siguiente párrafo: "Para asegurar la máxima visibilidad y en caso de no existir adelantabicis, las bicicletas podrán rebasar la línea de detención semafórica y situarse por delante del paso de peatones. Esta maniobra se realizará extremando las precauciones y siempre contando con que la prioridad es del peatón".

No todos los semáforos disponen de adelantabicis por lo que el grado de visibilidad del ciclista varía uno de otros. Para asegurar la visibilidad en todos es preciso que el ciclista pueda adoptar una posición que asegure su visibilidad frente al resto del tráfico.

Contestación:

Se desestima por razones de seguridad vial. La bicicleta es un vehículo y como tal no debe atravesar el paso de peatones para situarse en una posición adelantada al otro lado de paso de cebra respecto a los vehículos porque:

gg) la ordenación del tráfico regulada por el semáforo vincula a todos los vehículos que circulan por el carril semaforizado, tanto a los automóviles como a las bicicletas, motos, VMP y el resto de vehículos;

hh) supondría atravesar y traspasar la línea de detención semafórica;

ii) supondría un riesgo para la seguridad vial de las personas que atraviesan peatonalmente el paso de peatones;

jj) podría suponer un riesgo para las personas ciclistas que llevaran a cabo tal movimiento, porque podrían verse sorprendidos por un vehículo que circula correctamente en el sentido de su marcha, autorizado por un semáforo en vede situado en una posición perpendicular a la del semáforo en rojo que la bicicleta ha sobrepasado;

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

26ª) Alegación: artículo 165 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 165 de la OMS: "Art. 165. Líneas de detención adelantada.
1. Para favorecer la circulación y la seguridad de las bicicletas y VMP, se implantarán líneas de detención adelantada para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos. Estas líneas de detención afectarán igualmente al carril bus
2. Las líneas a las que se refiere el apartado anterior podrán utilizarse también por motocicletas y vehículos asimilados sin emisiones, en las mismas condiciones que las establecidas para las bicicletas".

Las ventajas de los avanza para las bicicletas son conocidas: mayor visibilidad, menor estrés, menor exposición a gases contaminantes, ligera ventaja en la iniciación de la marcha, etc. Al ser, como hasta ahora, un espacio compartido con motos hace que las ventajas disminuyan considerablemente. Es más, la exposición a gases se mantiene y la intensidad al ruido se eleva.

Creemos que un vehículo motorizado, tiene una capacidad de arranque suficientemente elevada como para no precisar este espacio y su presencia es más que evidente por el ruido de sus motores. Desincentivar el uso de vehículos motorizados es clave para promover los modos de movilidad activa, reducir los niveles de contaminación y crear condiciones más seguras para toda la población y esto pasa necesariamente por no otorgar privilegios.

Los autobuses son también, y en su gran mayoría, vehículos contaminantes y pesados por lo que de compartir este espacio restan visibilidad a la bicicleta, reducen su seguridad y dificultan el giro a la derecha. Recordamos el artículo 64 del Reglamento General de Circulación en lo que se refiere a la prioridad de las bicicletas con respecto a los vehículos a motor. Dicha prioridad debe facilitarse y anticiparse.

En todo caso, estos espacios podrían compartirse con vehículos sin emisiones, sin ruido y que no resten visibilidad al ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 165 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

y) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
z) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Sin perjuicio de ello se le informa que la regulación de artículo 165 de la OMS responde a razones de seguridad vial aplicables tanto a las bicicletas como a las motos y VMP y que debe mantenerse la prioridad del TPCURUG, reiterándose lo expresado previamente respecto de los carriles bus en contestaciones previas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

27ª) Alegación: artículo 172.2 OMS.

Solicita suprimir el artículo 172.2.a) de la OMS, que establece la obligación del uso de casco homologado o certificado por la persona que conduce el vehículo durante su conducción que se lleve a cabo para el desarrollo de una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas.

El uso del caso debe ser recomendado y no obligatorio. En el caso de ciclistas profesionales que desarrollan una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas, parece más razonable asimilarlo a la excepción que establece el propio Reglamento General de Circulación (Art. 118) sobre el uso del casco de los ciclistas profesionales ya sea durante los entrenamientos o en competición. En estos casos se regirán por sus propias normas.

Contestación:

El artículo 172.2 de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo, se aprobaría en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

q) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
r) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

gg) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

La exigencia del casco de hecho debe constituir una condición de seguridad en el trabajo que debe asegurar el empleador para garantizar su salud y seguridad laboral.

hh) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública y a la razón imperiosa de interés general de protección de los derechos de los trabajadores, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica de transporte urbano de mercancías (DUM) y actividades turísticas respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial y están expuestos a una mayor probabilidad de sufrir un accidentes. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

ii) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

jj) **Proporcionalidad:** el supuesto de exigencia del uso del casco de artículo 172.2 de la OMS se limita exclusivamente a las personas que hacen un uso intensivo de las vías públicas municipales para llevar a cabo una actividad económica de transporte de mercancías urbanas o al transporte de personas distintas de la persona que la conduce por estar más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial.

La circulación de los ciclistas que llevan a cabo distribución de mercancía que llevan a cabo una intensa circulación en situaciones de un intenso y cambiante tráfico urbano no pude equipararse a la circulación por vías interurbanas de los ciclistas federados que entrenan y compiten profesionalmente en carreras de velocidad o resistencia regulada en el artículo 118 del RGC.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

28ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita a la definición de zona peatonal del Anexo III el siguiente párrafo: "Quedan excluidas las bicicletas que podrán hacer uso de este espacio guardando las debidas condiciones de seguridad y prioridad de los peatones, salvo prohibición expresa señalizada".

O alternativamente sustituir la definición por el siguiente párrafo sacado del manual de Infraestructura Ciclista del Ayuntamiento de Madrid: "Zona Peatonal Autorizada (ZPA): espacios peatonales donde se autoriza excepcionalmente la circulación de bicicletas" y modificar el conjunto del articulado en sustitución de Zona Peatonal.

Contestación:

Se desestima porque la definición recogida en el Proyecto normativo reproduce la definición contenida en el Punto 59 del "Anexo I. Conceptos básicos" del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

29ª) Alegación: artículo 177.2.a) OMS.

Solicita sustituir que establece la obligación de circular por el centro del carril por la siguiente redacción: "Su circulación se hará por la parte central del carril sin perjuicio de adoptar una posición secundaria (lateral) en carriles o calles extraanchas (más de 4,50 m.)".

Contestación:

Se desestima por los motivos previamente expuestos:

Se considera que la circulación por la parte central del carril es la que mayor protección a la persona ciclista porque obliga a cualquier otro vehículo que quiera adelantarla a hacerlo a través del carril contiguo y porque permite ofrecerle mayor espacio de maniobrabilidad en caso de invasión de un peatón o un bien u obstáculo en la calzada o la apertura de la puerta de un vehículo estacionado en la banda de estacionamiento.

Es una obligación de diligencia, por lo que la persona ciclista puede adaptar su circulación a las condiciones de la vía, situándose en otra parte de carril en función de las circunstancias del tráfico y de las condiciones de la vía, puede esquivar un bache o adaptar suposición para girar en una calle transversal.

Se dan por reproducidas las consideraciones expresadas previamente respecto de los carriles "extraanchos" y los carriles bus.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

30ª) Alegación: artículo 235.1.j) OMS.

Solicita suprimir la referencia a las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP de la propuesta de redacción de artículo 235.j) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Volvemos a incurrir en el error de equiparar un medio no motorizado como las bicicletas a las motos o coches. Sin que pongamos en cuestión el apercibimiento por el incumplimiento de alguna de las normas, la inmovilización de una bicicleta es claramente excesiva. Y más si se trata de circulación de bicicletas en carriles bici.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 235.1.j) de la OMS, en lugar de al artículo 235.j), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Es preciso señalar que la inmovilización es una medida provisional, no una sanción de tráfico.

Se estima parcialmente la alegación porque el artículo 104.1.c) in fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que:

> *"Artículo 104 de la LTSV. Inmovilización del vehículo.*

1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando:

c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas".

Por tanto, debe suprimirse la referencia a la inmovilización de bicicletas, no así de los VMP que no están sujetos a la excepción reconocida a las bicicletas y que estarían obligados al uso de casco en aquellos supuestos que se establezcan reglamentariamente en el RGC o en la OMS.

Por ello se estima la alegación en lo relativo a las bicicletas y se desestima respecto de los VMP, de forma que el artículo 235.1.j) de la OMS, propuesto por el Proyecto normativo, quedaría redactado en los siguientes términos:

"Apartado j) del artículo 235 de la OMS:

"j) Cuando quien conduzca y/o, en su caso, quien le acompañe en motocicletas, ciclomotores, vehículos especiales a que se refiere la legislación sobre tráfico y los VMP en los que así se requiera, circulen sin casco homologado o certificado, hasta que subsane la deficiencia."

31ª) Alegación: artículo 236.2.k) OMS.

Solicita sustituir la redacción de artículo 236.k) por la siguiente: "k) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP estacionados en la acera impidan o dificulten la realización por los servicios municipales de las tareas de mantenimiento o reparación de tales elementos, siempre que no puedan moverse de un lugar a otro donde no molesten". Para conservar el criterio de proximidad en el estacionamiento de bicicletas, es preciso complementar los aparcabicis como la posibilidad de amarre en el mobiliario urbano. Solo cuando una bicicleta impida labores de mantenimiento y reparación o dificulte gravemente el tránsito peatonal, podrá ser retirada (por su seguridad ya que habría que cortar el dispositivo que la amarra) siempre que sea imposible desplazarla a otro lugar conservando el amarre. Las bicicletas con sistema de autobloqueo sencillamente se desplazarán a otro lugar que no moleste

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.k) de la OMS, en lugar de al artículo 236.k), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.k) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada e vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las

bicicletas al establecer que: *"Siempre que…., cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público"*.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.k) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

32ª) Alegación: artículo 236.2.l) OMS.

Solicita añadir al artículo 236.l el siguiente contenido: "siempre que no pueda desplazarse a otro lugar conservando el amarre. En caso de ser una bicicleta con sistema de autobloqueo, bastará desplazarla hasta otro lugar".

El bajo peso de las bicicletas permite ser desplazadas a otro lugar que no moleste. Es un despropósito retirar las bicicletas y llevarlas a un depósito cuando la solución es mucho más sencilla, a no ser que haya una intención de acoso hacia la movilidad ciclista.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.l) de la OMS, en lugar de al artículo 236.l, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.l) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada de vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones…".

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.l) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

33ª) Alegación: artículo 237.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 237.1 de la OMS una nueva letra r) con el siguiente tenor literal: "r) Cuando impida o dificulte el acceso de las bicicletas a una instalación de aparcabicis".

Es obvio tener que asegurar el acceso a los aparcabicicletas si queremos asegurar cierta calidad en la movilidad ciclista.

Contestación:

El artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) habilita la retirada y depósito del vehículo: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público".

Por su parte el artículo 105.1.h) de la LTSV habilita legalmente la retirada de vehículos *"h) cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación"*.

El estacionamiento de vehículos que impidan estacionar o sacar bicicletas y VMP de los anclajes instalados en las reservas municipales causa una grave perturbación a los vehículos que no pueden estacionar ni ser extraídos de los anclajes para su circulación en términos del artículo 105.1.a) de la LTSV, obstaculizando y dificultando asimismo la circulación en términos del artículo 105.1.h) de la LTSV.

Al objeto de garantizar el acceso efectivo de las bicicletas y VMP a las horquillas aparcabicicletas municipales situados en el espacio público municipal, es decir, de garantizar la eficacia de las reservas de estacionamiento, **se estima la alegación** y se procede, en aplicación de los apartados a) y h) del artículo 105.1 del del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, a introducir un nuevo apartado "r)" en el artículo 237.1 de la OMS, que quedaría redactado en los siguientes términos":

> *"**Artículo 237.1.***
>
> *r) Cuando un vehículo obstaculice o impida el acceso o la salida de bicicletas y VMP a los anclajes municipales específicamente reservados para el estacionamiento de estos vehículos".*

Asimismo se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) para recoger dicho cambio y su fundamentación jurídica.

34ª) Alegación: artículo 237.2 apartados b) y c) de la OMS.

Solicita suprimir los apartados b) y c) de artículo 237.2 de la OMS.

Es un exceso hablar de daños o deterioro al patrimonio público el que haya alguna bici amarrada al mobiliario urbano e incluso a un árbol. Los actuales sistemas de amarre suelen están recubiertos de una funda que protege el objeto en el que se amarra. Además, la ligereza y mínimo volumen de una bicicleta o monopatín, en comparación a una moto, hace que sea muy difícil producir ningún daño.

Contestación:

Los apartados b) y c) de artículo 237.2 concretan supuestos de retirada de vehículo de la vía pública cuando sean ancladas a elementos vivos y/o a mobiliario y bienes de titularidad pública, pero que impliquen su deterioro. La finalidad de dichos apartados es concretar el supuesto de artículo 105.1.a) del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: "Siempre que deteriore algún patrimonio público", en lo relativo a la protección de patrimonio municipal verde (arbolado u otros elementos vegetales) y de mobiliario urbano o de cualquier otra titularidad pública que pueda implicar el deterioro del patrimonio público".

No es posible admitir que el estacionamiento de bicicleta se produzca en cualquier parte y, además, con un potencial daño para el patrimonio público, ya sea arbolado o ya sea mobiliario.

El artículo 237.2, incluyendo los apartados a) y b), se fundamenta en el artículo 105.1.a) de la LTSV y en el deber de defensa, protección y conservación de patrimonio de las Administraciones Públicas regulado en la legislación patrimonial de las Administraciones Públicas, por lo que su supresión planteada por la alegación resultaría contraria a Derecho.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 237.2) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

35ª) Alegación: Anexo IV OMS. Acera-bici.

Solicita sustituir la definición de "acera-bici" del Anexo IV de la OMS por la siguiente: "Plataforma ciclista a la misma cota y en continuidad con la acera".

Aunque en la Ley de Tráfico, en el PDMCM de Madrid y en el Manual de Infraestructura ciclista habla de vía ciclista señalizada sobre acera, nos parece que la definición que da la Instrucción de Vías Pública de "*plataformas que discurren a la misma cota y en continuidad con la acera*" marca una mejor diferenciación con la acera y contribuye a la clarificación de uso.

Contestación:

Se desestima porque el Proyecto recoge la definición regulada en el punto 77 del "Anexo I. Conceptos básicos" del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

36ª) Alegación: Anexo IV OMS. Ciclocalle.

Solicita añadir a la definición de "ciclocalle", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "Es una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor **serán residentes y** se debe colocar una señal vertical correspondiente para autorizar este uso. Por defecto, los únicos vehículos que pueden circular por la Ciclocalle son las bicicletas".

Normalmente en Europa el uso del coche en una ciclocalle es ocasional y normalmente suele corresponder a población residente (paso a garajes o plazas de aparcamiento). De este modo aseguramos una baja intensidad motorizada y una convivencia con la bicicleta.

Contestación:

Se desestima porque la definición de ciclocalles está vinculada a la circulación de bicicleta y no tiene por qué implicar una restricción de la circulación motorizados que exclusivamente permita la circulación de los vehículos a motor de los residentes.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

37ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona de prioridad peatonal".

Solicita añadir a la definición de "Zona de prioridad peatonal", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "las bicicletas podrán circular por ellas en los dos sentidos, conservando en todo caso la prioridad peatonal".

El propio PDMCM se refiere a las calles de prioridad peatonal ("Calle residencial" / S-28 o ZONA30)) aptas para autorizar la circulación de bicis y "a contracorriente".

Contestación: Se desestima porque por motivos de seguridad vial, previamente expuestos, el Proyecto normativo suprime la posibilidad de circulación de bicicletas en zonas 30. La definición de la zona de prioridad peatonal no puede contravenir la regulación de la circulación de bicicletas contenida en los artículos 167 a 170 de la OMS.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

38ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona o calle residencial".

Solicita añadir a la definición de "Zona o calle residencial": que todas las calles de plataforma única se considerarán "calle residencial" de prioridad peatonal. En las calles de plataforma única, la señal S-28 podrá usarse con carácter informativo pero no determina su carácter de calle residencial.

Las calles de plataforma única están diseñadas para ser calles residenciales de prioridad peatonal, pero con la norma propuesta solo llegan a serlo si están señalizadas con S-28. Esto provoca muchos equívocos, ya que en muchos barrios como Malasaña la mitad de las calles de plataforma única tienen la señal s-28 y la otra mitad no, sin ningún orden aparente, por lo que

es difícil saber en qué tipo de calle está uno. Además, si un peatón o vehículo entra a una calle residencial por cualquier punto que no sea el inicio de la misma calle, no tiene oportunidad de ver la S-28 o y no sabe si la calle es residencial o no.

Contestación:

La configuración de plataforma única determina la aplicación de la regulación de límite de velocidad a 20 kms/hora, de conformidad con lo previsto en los artículos 50.1.a) del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y 17.2.a) de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Pero ello no implica su configuración automática como zona o calle residencial. En este sentido debe recordarse que el artículo 112.8 del Reglamento General de Circulación exige la señalización expresa mediante señal S-28 para ordenar la vía como calle residencial:

> *"**Artículo 122 del RGC.** Circulación por la calzada o el arcén.*
>
> *8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal S-28 regulada en el artículo 159 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal.*

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

39ª) Alegación: Anexo IV OMS. Carril multimodal.

Solicita suprimir los "carriles multimodales" definidos en el Anexo IX de la OMS. Los llamados ciclocarriles han demostrado su inutilidad y comunican una falsa sensación de prioridad a los ciclistas. En la práctica, se comportan como un carril convencional. No tiene mucho sentido definir una diferenciación cuando no la hay.

Contestación:

Los vigentes ciclocarriles, que el Proyecto normativo denomina "carriles multimodales" por la posibilidad de circulación de otros vehículos como los VMP siempre que se circule empelando el casco para la protección de la cabeza por las personas usuarias de vehículos de movilidad personal, constituyen un elemento esencial de calmado del tráfico esencial para el fomento de la movilidad ciclista y la movilidad de los VMP, al garantizar las condiciones de seguridad vial esenciales para viabilizar la circulación de estos vehículos en carriles con limitación de velocidad a 30 kms/h.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

40ª) Alegación: artículo 168.1 OMS.

Solicita suprimir el artículo 168.1, que establece que la prohibición general de circulación de bicicletas por las aceras, calles y zonas peatonales, y que obliga al ciclista que precise acceder a éstas y a cruces de peatones señalizados, a que desmonte de la bicicleta y transitando con ella

en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como peatón.

Contestación:

El artículo 168.1 de la OMS se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación. La circulación de bicicletas, motos y VMP por aceras y zonas peatonales se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Por tanto la persona ciclista que desee circular con su bicicleta deberá desmontarse de la bicicleta y transitar peatonalmente con la bicicleta a su lado hasta el lugar en que desee volver a incorporarse al tráfico rodado una vez se incorpore a la calzada, momento a partir del cual podrá circular sobre la bicicleta.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

41ª) Alegación: artículo 168.2 OMS.

Solicita suprimir el apartado 2 de artículo 168 de la OMS y sustituirlo por el siguiente contenido: "Las personas menores de 14 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales solos o acompañados de un adulto también en bici. Circularán respetando la prioridad de los peatones, ajustando su velocidad a los mismos y mantendrán una separación mínima de un metro. En caso de alta densidad, desmontarán de la bicicleta y transitarán a pie por la acera con el vehículo a su lado".

En una ciudad sin apenas carriles bici protegidos y en un contexto (teórico) de promoción de la movilidad sostenible (en bici), parece razonable que como medida provisional y para promover el uso de la bici entre los más pequeños, estos puedan usar la acera, bien acompañados de un adulto también en bici o de forma autónoma. Pensemos en el camino escolar diario. Tal y como estaba redactado el artículo, no tiene mucho sentido hacer que el adulto en bici supervise al menor desde la calzada ya que, tanto la velocidad a la que iría como la atención al menor, podría suponer un factor de riesgo innecesario. Además, en calzadas de un único sentido, directamente sería imposible si el sentido del menor por la acera fuera contrario al de la calzada.

Contestación:

La regulación de artículo 168.1 de la OMS permite el desarrollo y fomento de uso de la bici por menores de 12 años, debiendo los padres u otros adultos que, en su caso, les acompañen

transitar peatonalmente en aplicación del citado artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación.

Por razones de seguridad vial en las aceras, al objeto de proteger a las personas que transitan peatonalmente por las aceras y zonas destinadas a los peatones, se considera oportuna la edad de 12 años.

42ª) Alegación: artículo 20.2 OMS.

Solicita añadir al artículo 20.2 de la OMS un nuevo apartado i) con el siguiente contenido: "i) Los ciclos y bicicletas". La circulación de bicicletas según las condiciones de convivencia con los peatones asegura precisamente el objetivo del artículo: *"la reducción del nivel sonoro y de emisiones contaminantes, fomento de los modos sostenibles de movilidad o promoción económica"* Difícilmente se promueven los modos sostenibles de movilidad si se prohíben las bicicletas.

Es importante diferenciar entre aceras y zonas peatonales (peatonalizaciones o áreas de prioridad peatonal) o Zonas Peatonales Autorizadas como hemos propuesto en anteriores alegaciones. Estas últimas pueden formar parte de un itinerario ciclista con características propicias de planeidad (orográficamente favorable), trazado directo (no rodeos), etc. (Art. 170.4 de la ordenanza en vigor) Evidentemente en las zonas peatonales se imponen condiciones claras de prioridad y seguridad peatonal tal y como hemos apuntado anteriormente. (alegación 13 y 26)

La permeabilidad ciclista en las calles es clave para un correcto desarrollo ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

o) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
p) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

43ª) Alegación: artículo 27.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 27.1 de la OMS el siguiente contenido marcado en negrita: "1. Las ocupaciones de las vías urbanas reguladas en esta Ordenanza requerirán autorización del órgano competente, previa la correspondiente solicitud de los interesados en los términos establecidos en esta Ordenanza. **Se exceptuarán aquellas actuaciones esporádicas, de**

carácter cultural, educativo o artístico, en espacios de uso peatonal siempre que no perjudique el flujo de los peatones y la calidad estancial de la zona".

Las áreas peatonalizadas deben favorecer la expresión cultural y espontánea de los ciudadanos. Cuando hablamos de dinamizar una ciudad debemos facilitar que en estos espacios puedan llevarse a cabo actividades artísticas sin que medie una tramitación burocrática previa. Bastaría el compromiso de que se realicen respetando la prioridad peatonal y la calidad estancial del área, aspecto éste que podría verse fortalecido al enriquecerse el uso y disfrute de la calle.

Contestación:

El artículo 27.1 de la OMS no es objeto no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo por lo que, en principio, no puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

m) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
n) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

No obstante, en la medida en que sí es objeto del Proyecto normativo el apartado 7 del mismo artículo 27 de la OMS se considera adecuado entrar al fondo de la cuestión planteada por la alegación, al objeto de facilitar la más amplia motivación de las alegaciones formuladas durante la información pública.

En ese sentido la alegación debe desestimarse porque los usos del espacio público peatonal y de las zonas estanciales son y deben ser objeto de autorización municipal porque el uso del espacio público municipal para el desarrollo de "actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico" afecta a los derechos del resto de personas usuarias del espacio público, puede afectar a la prestación de servicios públicos así como a la protección de patrimonio de las Administraciones Públicas.

En este sentido se recuerda que de conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV, corresponde a os municipios *"la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social"*.

Por su parte, el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid atribuye expresamente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la*

movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

La autorización de la ocupación regulada en el artículo 27.1 de la OMS es el instrumento jurídico imprescindible para armonizar los distintos usos y necesidades del espacio público municipal.

Por todo ello **se desestima** la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 53.1

Dº [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210713389 por el que Dº [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

vvvv) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

wwww) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

xxxx) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

yyyy) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

zzzz)Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

aaaaa) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

bbbbb) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ccccc) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ddddd) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *aaa)dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *bbb)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *ccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *ddd)crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

a) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

b) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los

residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

a) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

b) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

c) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

d) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

e) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

f) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta

de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

a) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

b) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

c) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

d) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 54

Dª./D. DANIEL BOTE CORRALO

ASOCIACIÓN PEDALIBRE

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª./D. Daniel Bote Corralo, de la ASOCIACIÓN PEDALIBRE, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210713325 por el que **Dª./D. Daniel Bote Corroalo** formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: artículo 22.2 de la OMS.

Solicita incluir en el artículo 22.2 de la OMS otro objetivo de las ZBEDEP: "promover y facilitar la movilidad en bicicleta" al entender que la necesidad de desplazamiento de la población debe ser cubierta prioritariamente con medios sostenibles y que es preciso nombrarla específicamente y no a través de ninguna fórmula genérica.

Contestación:

No se considera necesario incluir una mención expresa al fomento del uso de la bicicleta entre los objetivos de la ZBEDEP, por entenderse lógicamente incluida la promoción del uso de este medio de transporte entre los objetivos definidos por los apartados g) y h) del artículo 22.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo:

> *"g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes".

Las bicicletas son, sin duda, vehículos de los menos contaminantes, pero dentro de dicha categoría no es lo mismo el impacto medioambiental de una bicicleta que el de una bicicleta de pedales con pedaleo asistido como consecuencia del empleo de un motor eléctrico y una batería. Por ello se considera conveniente definir el objetivo en términos más generales y omnicomprensivos sin entrar a establecer órdenes de prelación de los vehículos menos contaminantes en función de su menor impacto ambiental.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: artículo 22.3.d) de la OMS.

Se solicita añadir a la redacción del artículo 22.3.d) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, entre las medidas de ordenación permanente del tráfico, la "limitación máxima de 30 km/h sin perjuicio de velocidades menores de acuerdo al carácter de la vía".

Contestación:

Se desestima limitar la velocidad a un máximo de 30 Km/h en todas las vías de la ZBEDEP por estar limitada la velocidad genérica en zona urbana por el Reglamento General de Circulación con límites de 20 km/h en calles de plataforma única, 30 Km/h en calles de un carril por sentido y a 50 Km/h en calles con más de un carril por sentido.

En una ZBEDEP coexisten vías de distinta configuración y con distinto límite máximo de velocidad conforme a lo previsto tanto en el artículo 50 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, como del artículo 17 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación: artículo 24.3.c) de la OMS.

Se solicita modificar el artículo 24.3.c) para incluir como punto primero el siguiente: 1.º Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y los VMP.

Contestación:

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

Porque la redacción del artículo 24.3.a) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, establece la libre circulación por el interior de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

Porque la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, limita la prohibición de acceso y circulación por el interior del espacio delimitado

por el artículo 24.2, que define el perímetro de la ZBEDEP, a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante. Las bicicletas no son vehículos automóviles con clasificación ambiental "A", por lo que no son objeto de prohibición alguna de acceso y circulación por la ZBEDEP.

Porque carece de sentido incluir a las bicicletas entre los vehículos excluidos de la prohibición de acceso y circulación de artículo 24.2.b) relacionados en el artículo 24.3.c), dado que la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, se refiere exclusivamente a determinados vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, una categoría de vehículos motorizados ajena a las bicicletas.

Por tanto las bicicletas no deben incluirse en la redacción de artículo 24 de la OMS, porque su acceso y circulación está expresamente autorizado por el artículo 24.3.a) y porque las bicicletas no se ven afectadas por la prohibición del artículo 24.3.b), en los términos expresamente definidos en la redacción de los citados preceptos de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación: artículo 25.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 25.5 de la OMS un nuevo apartado "i) las bicicletas y otros ciclos y VMP", por entender que no parece muy razonable excluir a las bicicletas en episodios de congestión o alta contaminación cuando en ningún caso son las causantes.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 25 de la OMS no se refiere a ordenaciones temporales por motivos medioambientales, sino a medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Puede resultar necesario prohibir con carácter extraordinario y temporal la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación: artículo 38.4 de la OMS.

Se solicita añadir sustituir el primer párrafo del artículo al artículo 38.4 por el siguiente: "En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Solicita también incluir una cuarta letra con la siguiente redacción: "d) en caso de vía ciclista, señalizar un desvío y protegerlo del tráfico ordinario de modo que no haya diferencia en el grado de seguridad y accesibilidad y no suponga un rodeo reseñable".

Se estima parcialmente:

1) Se estima la modificación del primer párrafo del artículo al artículo 38.4 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, mediante la adición de las palabras "o vía ciclista" en el primer párrafo de la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 38.4 de la OMS que queda redactado en los siguientes términos**:**

> "**Artículo 38.4.** En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Se deja constancia de la modificación en el informe de cambios en el Proyecto normativo y en la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial como consecuencia de las alegaciones formuladas durante la información pública.

2) Se desestima la propuesta de introducir una nueva letra "d)" en el artículo 38.4 de la OMS con el contenido propuesto por la alegación, porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

6ª) Alegación: artículo 38.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 38.5, que establece que "5. Cuando la ocupación implique el corte de calle, será obligatorio señalizar los desvíos alternativos mediante el empleo de la señalización provisional correspondiente, requiriendo, en su caso, la presencia de señalistas", el siguiente párrafo: "Se considerarán los diferentes tipos de vehículos a la hora de aplicar los cortes, teniendo una especial consideración con las bicicletas como vehículo menos invasivo que no precisa, en muchas ocasiones, de la prohibición de otros por sus propias características físicas. En caso de que las bicicletas no pudieran pasar se diseñará un itinerario alternativo que no suponga mayor rodeo, inseguridad o merma de accesibilidad".

Contestación:

Se desestima porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

Esta alegación **no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7ª) Alegación: artículos 47.2 y 47.3 de la OMS.

Se solicita que se exceptúe a las bicicletas de la aplicación de las prohibiciones de estacionamiento de los apartados 2 y 3 del artículo 47 de la OMS, por entender que el redactor

tan solo tiene presente el automóvil y el espacio que ocupa. Sugerimos una redacción más inclusiva con aquellos medios que poco o nada tienen que ver con los coches y que en ningún caso son los causantes de los problemas que la presente ordenanza pretende solucionar.

Contestación:

La regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se recoge en el artículo 48.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regula dónde y bajo qué condiciones pueden estacionar dichos vehículos.

Sin perjuicio de ello, en tanto que vehículos, las bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP están sujetos a las prohibiciones generales de parada y estacionamiento del resto de vehículos reguladas en el artículo 47 de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Resultan de aplicación a las bicicletas los supuestos regulados en las letras:

a) en todos aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente si la señalización existente prohíbe el estacionamiento de bicicletas;

b) para dar cumplimiento a la obligación legal de rotación en el estacionamiento; c) en las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales, embajadas, personas de movilidad reducida y otros usos;

d) en las paradas de autobús sin acera adelantada, para permitir el acceso universal al transporte público colectivo regular de viajeros;

e) por motivos de seguridad, en la zona de seguridad fijada para las dependencias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y frente a las salidas de vehículos de emergencia, debidamente señalizadas;

f) delante de los vados correctamente señalizados, entendiendo por tales tanto los destinados a la entrada y salida de vehículos a través de itinerarios peatonales como los destinados a la supresión de barreras arquitectónicas en los itinerarios peatonales;

g) en los lugares reservados exclusivamente para parada de vehículos; i) en batería, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas sin señal que habilite tal posibilidad de estacionar en batería;

j) en línea, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas cuando el estacionamiento deba efectuarse en batería conforme a la señalización existente;

k) en el arcén, por razones de seguridad vial;

l) en los lugares que vayan a ser ocupados temporalmente para otros usos o actividades, en cuyo caso se deberá señalizar adecuadamente al menos con cuarenta y ocho horas de antelación;

m) el estacionamiento en vía pública para su venta; o) por motivos de seguridad si se prohibiera su estacionamiento con base en el artículo 25 de la OMS.

No resulta de aplicación a las bicicletas los siguientes supuestos que no precisan de exclusión normativa porque su objeto se refiere exclusivamente a determinados tipos de vehículos entre los que no se encuentran las bicicletas, o porque dicha regulación no se aplica a las bicicletas por estar expresamente excepcionadas por otro precepto de la OMS:

h) El apartado h) que se refiere al SER al establecer "h) La prohibición de estacionar en *los lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria sin disponer de la autorización de estacionamiento correspondiente, o superando el tiempo máximo de estacionamiento autorizado en función de la tasa de estacionamiento abonada"*, pero que no resulta de aplicación a las bicicletas porque el artículo 51.1 de la OMS excluye expresamente a los vehículos de dos y tres ruedas de la regulación del estacionamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) por lo que no afecta a las bicicletas.

ll) El apartado ll) que se refiere expresamente a los remolques o semiremolques, por lo que no afecta a las bicicletas.

ñ) El apartado ñ) se refiere a vehículos automóviles CERO emisiones, por lo que no afecta a las bicicletas.

Por todo lo anteriormente expuestos **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza.

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (**MAIN**) para recoger parte de la argumentación expuesta.

8ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Se solicita que en el primer párrafo del artículo 48.1 de la OMS se suprima el término "exclusivamente".

A la vista de la alegación se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que "con carácter excepcional" pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

Por ello, **se estima parcialmente** en la medida en que no se suprime el término "con carácter excepcional", pero sí se determinan las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

> "**Artículo 48.** *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*
>
> 1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:
>
> a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.
>
> b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.
>
> Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:
>
> g) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.
>
> h) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.
>
> i) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC".

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

9ª) Alegación: artículo 48.1.b) de la OMS.

Se solicita sustituir la redacción de artículo 48.1.b) por el siguiente contenido:

"b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos circularán diligentemente, a paso de peatón y manteniendo la distancia de seguridad con los viandantes hasta el lugar de estacionamiento. Si por la densidad peatonal fuera imposible cumplir estas condiciones, harán el desplazamiento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

En ausencia de estacionamientos específicos alrededor (no más de 50m – 30 segundos andando), y a fin de proteger el criterio de proximidad -puerta a puerta- de la movilidad ciclista, el aparcamiento de bicicletas se complementará pudiendo amarrarla en vallas o elementos de mobiliario urbano, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales. Podrán situarse en la acera, anclado o no al mobiliario urbano siempre que se conserve un ancho mínimo de 2m y no ocupen el pavimento tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público".

La propuesta se basa en la necesidad de mantener la ventaja que supone para la persona ciclista el desplazamiento puerta a puerta a través de la facilidad de estacionamiento, como recoge el Manuel de Aparcamientos editado por el IDEA del Ministerio de Industria, que plantea que el estacionamiento debe estar a un radio de 50 metros (30 segundo andando).

La persona alegante considera una obviedad el escaso número de aparcabicicletas con relación al número de lugares y destino de desplazamientos, por lo que sería un auténtico despropósito prohibir el amarre de las bicicletas en el mobiliario urbano.

Para el fomento de la movilidad en bicicleta, es importante complementar los aparcamientos específicos con el uso del mobiliario urbano modificando incluso éste mediante diseños adecuados. Limitar el anclaje de las bicicletas a los pocos aparcabicis existentes, uno por cada tres kilómetros de vías públicas de la ciudad de Madrid y regular la retirada de la bicicleta por el amarre al mobiliario urbano como establece el artículo 89 del presente proyecto de modificación, es un ataque claro al uso de la bicicleta.

Sobre la obligación de bajarse de la bicicleta para llegar al aparcamiento, no parece muy razonable que un vehículo con una masa de 15 kilos aprox. esté obligado a ello y otros con masas mucho mayores como motos, ciclomotores, no, sabiendo que es práctica habitual en el desarrollo ciclista, las zonas de convivencia peatón-bici bajo unas claras condiciones de seguridad a favor del primero.

Contestación:

Se estima parcialmente:

a) **Se estima parcialmente** la alegación relativa a autorización de estacionamiento en aceras cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros y se

cumplan las condiciones establecidas en la nueva redacción dada al artículo 48.1 de la OMS en los términos estimados en la contestación a la alegación anterior.

b) **Se desestima la alegación relativa a la propuesta de que las personas ciclistas puedan circular en bicicleta por la acera con precaución por la acera hasta el lugar de estacionamiento** se desestima para evitar atropellos y otros problemas de seguridad vial en las aceras y para asegurar la accesibilidad universal.

Estimar la pretensión de las personas ciclistas supondría mantener la situación actual en la que numerosos ciudadanos denuncian situaciones de riesgo de seguridad vial, accidentes, atropellos que afectan a la seguridad de las personas, a su integridad física y a la garantía de la accesibilidad universal del espacio público.

La protección de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida exige que ningún vehículo circule por las aceras y zonas estanciales destinadas a los peatones.

Por tanto, resulta necesario para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial, la integridad física de los peatones y muy especialmente la garantía de los derechos de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida, que las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP deban apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transiten en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento, en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.1.b) de la OMS.

A mayor abundamiento se recuerda que el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre prohíbe expresamente la circulación de toda clase de vehículos por las aceras y demás zonas peatonales.

En lo referente al argumento expuesto en la alegación sobre las motos, debe recordarse que la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.d) de la OMS solo permite el uso de la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, y que si no se obliga a desmontar de la moto es como consecuencia de elevado peso de las motos y la consecuente necesidad de avanzar por la acera con la única fuerza de las piernas desde el asiento de la moto, debiendo mantener la seguridad vial, la accesibilidad universal y la prioridad del tránsito peatonal:

> "Artículo 48.2.c) Proyecto normativo.
> El acceso de estos vehículos a la acera solo podrá llevarse a cabo para estacionar conforme a las reglas establecidas en el artículo 48.2, pudiendo únicamente emplear la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, debiendo acceder con la diligencia debida para respetar la seguridad vial, la accesibilidad y la prioridad de tránsito de los peatones".

La OMS no autoriza a las motos a circular por las aceras, de hecho lo prohíbe expresamente en el artículo 138.2 de la OMS en aplicación del artículo 121.5 del RGC, simplemente les permite

emplear el motor para salvar el desnivel de la acera, permitiéndoles tan solo andar con el vehículo sin desmontar de la moto, porque esa posición les permite caminar con mayores condiciones de seguridad vial tanto para la persona que conduce la moto como para el resto de personas que transitan por la acera.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza pero sí de la MAIN para recoger la argumentación expuesta.**

10ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Asimismo se solicita que se añada al artículo 48.1 el siguiente párrafo: Las planificaciones urbanísticas de calles nuevas o de remodelaciones de calles tendrán en cuenta los aparcabicis como una parte más del equipamiento y proyectará su instalación al igual que se proyecta la de bancos o papeleras.

Contestación:

Se desestima porque no es objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible regular cuestiones de planificación urbanística. El objeto de la OMS se regula en su artículo 1.

Por otro lado se recuerda que la instalación de anclajes para el estacionamiento de bicicletas no precisa de una ordenanza municipal, sino que se trata de acciones administrativas de gestión de la movilidad sujetas a disponibilidad presupuestaria.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

11ª) Alegación: artículo 72 de la OMS.

Solicita que se añada al título del artículo 72 el término “bicicletas”. Queda, por tanto: At. 72 Reservas para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y vehículos de movilidad personal.

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el** título del artículo **72 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que queda redactado en los siguientes términos:

> “Artículo 72. Reservas para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y vehículos de movilidad personal”.

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

12ª) Alegación: artículo 75 de la OMS.

Solicita añadir al primer párrafo del artículo 75 el término "bicicletas". Queda, por tanto: Art. 75 En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el primer párrafo del artículo 75 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término "bicicletas", que queda redactado en los siguientes términos:

> "Artículo 75. Disposiciones técnicas.
>
> En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación: (…)".

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

13ª) Alegación: artículo 87.1.b) de la OMS.

Solicita que el artículo 87.b) quede redactado en los siguientes términos: "Se instalarán elementos de segregación **y protección** respecto de otros espacios de aparcamiento".

La segregación de un espacio puede hacerse a través de elementos como pintura. La protección consistiría en evitar físicamente que ningún otro vehículo pueda invadir el espacio reservado.

Contestación:

La alegación se entiende referida a la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto del artículo 87.1.b) de la OMS.

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

1º) El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público.

2º) La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al estacionamiento de otros vehículos.

3º) El Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

14ª) Alegación: artículo 124.4 de la OMS.

Solicita que se añada a la propuesta de redacción de artículo 124.4 de la OMS recogida por el Proyecto, el siguiente párrafo: "Los aparcamientos para bicicletas se situarán lo más cercanamente posible a las entradas principales y a la vía ciclista que hubiera. Si el aparcamiento diera servicio a una estación de transporte público, se situará lo más próximo a ésta".

Contestación:

Se desestima la alegación porque, si bien el criterio propuesto es habitualmente empelado por el Ayuntamiento de Madrid en el diseño de los aparcamientos rotacionales municipales en régimen disuasorio, no siempre es posible atender a dicha consideración por cuestiones de accesibilidad o de diseño de la vía pública.

Por otro lado, la propuesta supone un nivel de detalle que entraría en cuestiones de diseño de la vía pública, que no son objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible sino de otras normas municipales.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

15ª) Alegación: artículo 138.2 OMS.

Solicita que se suprima el apartado 2 del artículo 138 que prohíbe la circulación y el estacionamiento de motocicletas, ciclomotores, bicicletas y VMP en las calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón.

En un contexto de promoción de una movilidad sostenible, la movilidad ciclista no puede tener la misma restricción que la movilidad en moto. Las rutas directas, exentas de rodeo, y con una mínima pendiente son factores a tener en cuenta para trazar los itinerarios ciclistas. Dado el contexto urbano es muy posible que estos itinerarios coincidan con calles "peatonalizadas". En ningún caso la solución debe pasar por la prohibición sino por una regulación compatible. La movilidad activa es compatible en sus diferentes modalidades. Tan solo es necesario seguir las pautas que establecen la práctica totalidad de los planes directores ciclistas, incluso el de Madrid, en cuanto a la solución a aplicar según el número de peatones por metro de sección y hora. Asimismo, la regulación puede ser variable según el tramo horario en cuestión. Es decir, una intensa afluencia de peatones, coincidentes con un evento puntual o un horario de especial afluencia comercial, podría hacer variar la permeabilidad ciclista y que ésta se desarrolle con el ciclista bajado de la bici.

Sobre el estacionamiento, debemos saber que el flujo peatonal no se produce en la totalidad de la acera, máxime cuando ésta no guarda la necesaria uniformidad y contiene zonas fuera del tránsito peatonal: entre alcorques, orejetas, etc. Estos puntos pueden ser aptos para un estacionamiento de bicicletas ya que la acera ofrece una protección con respecto al tráfico motorizado. Por otro lado, todos sabemos que NO son las bicicletas quienes causan problemas a los caminantes, sino las motos y muchos coches que invaden el espacio peatonal.

Contestación:

Se desestima la alegación referente a la prohibición de circulación de bicicletas por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque, como debe recordarse, la circulación de bicicletas, motos y VMP se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Se desestima la alegación referente a la prohibición de estacionamiento de bicicletas en las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque dicha prohibición constituye uno de los elementos esenciales de esa especial protección para el peatón objeto de declaración, sin la cual carecería de sentido dicha declaración.

La declaración de especial protección para el peatón de aceras, calles y zonas estanciales debe implicar la prohibición de estacionamiento de vehículos tanto por razones de seguridad vial como por razones de seguridad de las personas, al objeto de garantizar la seguridad vial, la seguridad de la integridad física de las personas, la accesibilidad universal del espacio público y la protección de patrimonio histórico y del patrimonio de las Administraciones Públicas en aquellas aceras, calles y zonas en las que por la especial intensidad del tránsito peatonal por su especial significación socio cultural y comercial, por su relevancia en los itinerarios peatonales o la habitualidad de la concentración elevada de ciudadanos, por la necesidad de garantizar la seguridad vial en los mismos, o por su valor histórico se declaren de especial protección para el peatón.

Se recuerda en este sentido que en la contestación de varias alegaciones formuladas durante la información pública, tomando en consideración razones de técnica normativa, se ha estimado dar una nueva redacción a la propuesta de artículo 48.1 de la OMS, que determina las condiciones en las que podrá estacionarse una bicicleta en la acera fuera de las reservas específicas para estos vehículos, y que expresamente condiciona la posibilidad de dicho estacionamiento a que no se trate de una acera declarada de especial protección para el peatón.

Dado que la redacción propuesta se refiere exclusivamente a la posibilidad de estacionar en las aceras, en las calles peatonales, zonas estanciales y espacio declarados de especial protección para el peatón está absolutamente prohibido el estacionamiento de motos y ciclomotores de

dos y tres ruedas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos y de los VMP.

Por todo lo anterior, se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza. Se modifica la MAIN** para incluir los argumentos expuestos en la contestación de esta alegación.

16ª) Alegación: artículo 167.1 OMS.

Solicita que el artículo 167.1 quede redactado en los siguientes términos: "Quienes utilicen la bicicleta **seguirán** las normas de circulación adoptando las medidas necesarias para garantizar **su propia seguridad**, la convivencia con el resto de vehículos y con los peatones en condiciones de seguridad vial".

Contestación:

Se desestima porque se considera más adecuada técnicamente la expresión "deberán cumplir las normas de circulación" que la expresión "seguirán las normas de circulación" propuesta por la alegación. Asimismo se considera innecesario hacer referencia a la garantía de su propia seguridad por encontrarse incluida en las obligaciones generales de circulación recogidas en la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, por lo que resulta innecesaria su inclusión.

En este sentido se recuerda que el primer párrafo del artículo 10.2 del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) establece que:

> *"Artículo 10 de la LTSV. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.*
>
> *2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía".*

17ª) Alegación: artículo 167.2 OMS.

Solicita la supresión de artículo 167.2 que regula la obligación de que las personas menores de dieciocho años protejan su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

El casco obligatorio no es como el cinturón de seguridad obligatorio: los sistemas de retención salvan vidas y no desincentivan el uso del coche. Hay que basarse en la evidencia científica a la hora de tomar decisiones políticas y en España los colectivos ciclistas son unánimes, como lo son los países de nuestro entorno y los que tiene un gran uso de la bicicleta: si queremos calles y carreteras más seguras, debemos promover el uso de la bicicleta e invertir en infraestructura ciclista segura y de calidad.

La probabilidad de sufrir una colisión en bicicleta se reduce en aquellos lugares donde más se usa. De ahí que las mejores políticas para proteger al ciclista sean las que promueven el uso de

la bicicleta. A esta evidencia científica se la conoce como "seguridad en números": a más ciclistas, más seguridad. Es decir, la obligación del uso del casco reduce el número de bicicletas por las calles, reduciéndose así su seguridad ya que el resto de conductores de coches, motos, camiones, autobuses, etc. comprueban una menor presencia de ciclistas y por tanto disminuyen su atención ante ellas. Al mismo tiempo, quien no usa la bicicleta, en un porcentaje muy elevado vuelve al uso del coche incrementando el riesgo de atropello.

El que un ayuntamiento pueda variar una norma estatal, establece un mal precedente. En este sentido, un hipotético cambio en las condiciones del casco puede traer consecuencias nefastas para la bicicleta en el potencial uso metropolitano y el desarrollo de la intermodalidad, ya que cada municipio puede cambiar a través de su ordenanza de movilidad las circunstancias de uso del mismo.

Contestación:

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que "reglamentariamente se fijen excepciones" a lo previsto en dicho apartado":

> ***Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.***
>
> *(…)*
>
> *El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.*
>
> *Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado".*

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

> ***"Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.***
> *(…)*
>
> *Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.*
>
> *Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

*"**Artículo 7 dela LTSV. Competencias de los municipios.***

Corresponde a los municipios:
b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

*"**Artículo 39 de la LCREM.** Ordenación local del tráfico.*

1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el
de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

u) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
v) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

oo) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid

desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

pp) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

qq) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

rr) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deben legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial;

Por los motivos expuestos **se desestima** la alegación.

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública**, se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 del Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:

"**Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:**

2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 *in fine* de la LTSV y 39.1 de la LCREM."

Por último se recuerda que es obligación de los Poderes Públicos regular las condiciones que promuevan la seguridad vial en el uso de las vías y espacios públicos, que dicha obligación es más intensa en relación con las personas menores de edad y que la circulación en condiciones de seguridad mediante la exigencia del uso obligatorio de los 16 a los 18 años se considera un elemento esencial tanto para garantizar la integridad física de las personas menores de edad que se desplacen en bicicleta o en VMP como para su educación vial.

Al contrario de lo que plantea la alegación la mejora de la seguridad vial incrementará el uso de la bicicleta y podrá hacer que el incremento del número de ciclistas mejore a su vez las condiciones generales de seguridad vial de los ciclistas. Por tanto, la exigencia del uso del casco constituye una medida fundamental de seguridad vial y, por ende, una medida de fomento del uso de la bicicleta en la movilidad urbana.

Se modifica la MAIN para incluir la argumentación expresada en la contestación a esta alegación.

18ª) Alegación: artículo 167.3 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 167.3: "Las bicicletas circularán por la calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Al circular por la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril que estén utilizando en ese momento **(posición primaria), sin perjuicio de adoptar una posición lateral (posición secundaria) en carriles o calles "extraanchos" siempre que se asegure una distancia lateral de seguridad de no menos de 1,5m. con el vehículo que quiera adelantar**. Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otros ciclistas y demás personas usuarias de la vía por su anchura o estructura".

Dada la gran variedad de calles y carriles de las ciudades, el obligar sin más a que un ciclista ocupe la parte central del carril o una calle, le expone al riesgo de que pueda ser adelantado por vehículos sin conservar la distancia lateral de seguridad en calles o carriles "extraanchos" (a partir de 4,5m).

Contestación:

Se desestima por los siguientes motivos:

Se considera que la circulación en la posición central es la que mayor seguridad ofrece a las personas que circulan en bicicletas, motocicletas y VMP, porque obliga a los vehículos que quieran adelantarles a hacerlo a través del carril contiguo, sin invadir el carril por el que circula la bicicleta, y porque permite una mayor maniobrabilidad en caso de que un vehículo estacionado en la acera abriera una puerta o se produjera el acceso a la calzada de un peatón.

La redacción propuesta por la alegación introduce un elemento de complejidad para el ciclista en relación al ancho de la vía ("carriles extraanchos") que se considera inadecuada porque podría inducir a error a las personas usuarias de bicicletas, dado que la circulación de bicicletas y VMP por los carriles bus está sujeta a las limitaciones del artículo 167.6.

Por último se señala que el artículo 167.3 permite lógicamente al ciclista adaptar su circulación dentro de carril para adaptarse a las condiciones de circulación y de la vía, por ejemplo para esquivar una rugosidad del firme o abrir su posición para llevar a cabo un giro.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

19ª) Alegación: artículo 167.6 OMS.

Solicita sustituir la propuesta de artículo 167.6 de la OMS del Proyecto inicial por la siguiente redacción: "6. En caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas pueden hacer uso de los mismos siempre que no haya un carril específico para ellas. Si se tratase de un carril bus, las bicicletas pueden hacer uso del carril reservado, sin perjuicio de poder emplear cualquier otro. La circulación de las bicicletas por el carril bus se realizará lo más próximo posible a la derecha siempre guardando la distancia de seguridad lateral con el bordillo o con los vehículos aparcados (efecto dooring), En la maniobra de adelantamiento, el autobús empleará el espacio de calzada necesario para asegurar la suficiente distancia de seguridad lateral con la bicicleta".

Contestación:

El Proyecto inicial mantiene íntegro el contenido normativo de la regulación del vigente artículo 167.6 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS), dado que tan solo ha modificado, por razones de técnica normativa, la expresión numérica en letras de la sección mínima de los carriles bus en los que las bicicletas pueden circular si la señalización lo autorizara.

Se desestima por los siguientes motivos:

1º) De conformidad con lo previsto en el artículo 143.2.1º) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS) de 5 de octubre de 2018, los carriles bus están exclusivamente reservados para la circulación y parada de los autobuses del transporte público colectivo urbano de viajeros regular de uso general (en delante, TPCURUG), quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

2º) La libre y generalizada circulación de bicicletas por los carriles reservados a los autobuses no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado. La promoción del uso de la bicicleta no

puede llevarse a cabo trasladando la movilidad ciclista a los carriles reservados a los autobuses del TPCURUG.

3º) El vigente artículo 176.6 de la OMS, cuyo contenido normativo se mantiene por el Proyecto normativo inicial, limita la posibilidad de autorizar mediante señalización la circulación de bicicletas a aquellos carriles reservados para la circulación de autobuses cuya sección de calzada disponga de al menos cuatro metros y medio. Se trata de una disposición técnica dirigida a los servicios técnicos municipales competentes en materia de planificación de la movilidad, no a los ciclistas que solo podrán circular por carril bus si expresamente les autoriza la señalización instalada. Por tanto, las bicicletas solo podrán circular por aquellos carriles bus cuya señalización así lo permita expresamente, carriles que deberán disponer de una sección de al menos 4,5 metros.

4º) En lo relativo a la circulación de ciclistas por aquellos carriles bus expresamente autorizados por la señalización, se considera necesario mantener la circulación lo más próxima a la izquierda de carril bus para evitar accidentes como consecuencia de la invasión de la calzada por peatones o la apertura de puertas de los coches estacionados, pudiendo así disponer las personas ciclistas de la seguridad que supone la línea continua delimitadora del carril bus que se situaría a su izquierda y la distancia respecto a los posibles vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la calzada.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

20ª) Alegación: artículo 167.9 OMS.

Solicita suprimir el artículo 167.9 que prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

No hay legislación nacional que prohíba la circulación por túneles y no hay datos de siniestralidad que lo acredite. Los túneles y los pasos inferiores y elevados pueden suponer grandes ventajas en los desplazamientos en bici ya que acortan la distancias y salvan desniveles que de otro modo serían disuasorios para la bicicleta. Prohibir el acceso de las bicicletas sin más, es un ataque directo a la movilidad ciclista y provoca un alejamiento de los distintos barrios de la ciudad.

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

> *"8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid".*

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la

circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

> *"9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación".*

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se excepciona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

> *"1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine".*

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

> *"Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección"*.

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

> *"4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante".*

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

> *"3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.*
>
> *Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana".*

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el

desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello**, se estima la alegación**, **se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

> *"Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.*
>
> *Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:*
>
> *x) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*
> *y) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones".*

21ª) Alegación: artículo 169.1 OMS.

Solicita que se añada el siguiente párrafo al artículo 169.1 de la OMS: Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos.

La naturaleza no motorizada de la bicicleta obliga a que debamos asegurar trayectos eficientes y eficaces. El uso bidireccional de las calles para la bici, al margen del sentido que puedan tener coches o motos, es un requisito para una buena promoción de la bicicleta.

Contestación:

La promoción del uso de la bicicleta no puede hacerse mediante la autorización de la circulación a contrasentido que genera riesgos de seguridad vial tanto para la propia persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía pública.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación. La circulación a contrasentido en las calles 20 y 30 supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalizado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización.

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de vehículos especialmente ligeros y manejables, pero decaen ante la evidencia del riesgo de seguridad vial que supone la circulación en sentido contrario al de la marcha, que introduce un factor de riesgo relevante de seguridad vial tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas, que pueden ser especialmente graves en caso de calles 20 de plataforma única conforme a lo previsto en el artículo 50.1.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Por idénticos motivos de seguridad vial se considera inadecuada la autorización de la circulación a contrasentido de bicicletas en las calles 30.

No puede admitirse la circulación de bicicletas a contrasentido para satisfacer la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

22ª) Alegación: artículo 169.2 OMS.

Solicita suprimir la referencia a los “paseos pavimentados” por el término “caminos”, dando la siguiente redacción al primer párrafo del artículo 169.2 de la OMS: En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los **caminos** de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

El término paseo pavimentado es confuso ya que aunque el asfalto u hormigón puede ser el tipo de pavimento más reconocible también es pavimento el formado por tierra compactada. Todos ellos cumplen la función de un pavimento: uniformidad, resistencia de arrastre y drenaje. Para evitar interpretaciones erróneas casi mejor fijarnos en el carácter comunicativo de la vía como hace el artículo 169.3.

Contestación:

La redacción del vigente artículo 169.5 de la OMS, conservada en la propuesta del artículo 169.2 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial limita la circulación de bicicletas en parques y jardines urbanos para garantizar la seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente del parque, que solo podrán encontrarse con bicicletas y VMP en los paseos

pavimentados, no en los paseos de tierra compactada que deben reservarse a los peatones para su protección y la del patrimonio verde de los parques y jardines urbanos.

Por tanto, **s**e desestima la alegación por motivos de seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente en los caminos de tierra compactada de los parques y jardines urbanos y por razones medioambientales para promover la protección de su patrimonio verde de los mismos frente a las consecuencias de la circulación de vehículos como bicicletas, VMP y el resto de vehículos autorizados para acceder a cada respectivo parque o jardín urbano, dado que cada parque y jardín debe ordenarse mediante la señalización oportuna para proteger su patrimonio verde y, en su caso, su valor histórico en el caso de parques históricos como El Retiro sujeto a especial protección en tanto que Bien de Interés Cultural.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

23ª) Alegación: artículo 169.5 OMS.

Solicita suprimir el artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, que prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos.

La denominación de la M-30 como “Calle 30” es contradictoria con el carácter actual de la vía. Son muchos los estudios y proyectos que proponen una reforma de este gran eje como vía urbana dotada de transporte público, paseos peatonales, carriles bici, servicios, incremento de la vegetación, etc. De hecho hay una parte de esta “autopista” que ya es vía urbana como la correspondiente a la avenida de la Ilustración. Entendemos que es un exceso la prohibición generalizada de la bicicleta en el conjunto de la vía, aunque entenderíamos las prohibiciones dentro de los tramos que tienen consideración y son autopistas.

Contestación:

La redacción del artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo aplica en el ámbito de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid la prohibición de circulación de bicicletas por autopistas y autovías regulada en el artículo 20.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) y en el artículo 38.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

De la misma manera que no puede circular por la M-30, porque tiene la configuración de autovía, tampoco pueden circular por sus accesos porque se trata de vías unidireccionales que confluyen en la autovía, de forma que un vehículo que accediera a dicha vía de acceso tendría que quedarse en el arcén de la vía hasta que fuera retirada por una grúa, lo que supondría un riesgo de seguridad vial tanto para la persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía y que podría ocasionar problemas circulatorios.

Si la persona ciclista circulara en contra del sentido de circulación de carril de acceso a la M-30 cometería una infracción muy grave por circular en contra sentido y por generar un grave riesgo de seguridad vial resto de personas usuarias de la vía.

Debe precisarse que la redacción del artículo 169.5 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo no impediría circular a las bicicletas por las vías laterales de la Avenida de la Ilustración en mayores condiciones de seguridad vial que en la parte central de la vía que tiene un límite de velocidad superior ni impediría los movimientos circulatorios perpendiculares mediante los oportunos giros semaforizados hacia las vías urbanas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza. Se modifica la MAIN para recoger parte de la argumentación expuesta en la contestación a esta alegación.**

24ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita añadir al artículo 171 un nuevo apartado 4 con la siguiente redacción: "4. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto. En particular, en aquellos cruces semaforizados en los que exista paso de peatones, los ciclistas respetarán en todo momento la prioridad peatonal".

Es práctica habitual en todas las ciudades con un mayor desarrollo ciclista, una ordenación de los cruces particular para las bicicletas. No olvidemos que en origen los semáforos fueron creados pensando en el tráfico de coches y no en el tránsito peatonal o ciclista. Poder hacer un giro o proseguir recto, otorga al ciclista una ventaja al respecto del tráfico de motor reforzando su visibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en el trayecto. Además, el uso de una señal para autorizar este movimiento en lugar de añadir un foco más al semáforo, permite conseguir el mismo objetivo, pero de forma más rápida y barata. Es desolador comprobar cómo se reduce la funcionalidad ciclista con respecto a la ordenanza de 2018, cuando debería ser al contrario.

Contestación:

El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las

circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda -vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas crean que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

25ª) Alegación: artículo 171.3 OMS.

Solicita añadir al artículo 171.3 de la OMS, que regula la posibilidad de las bicicletas de hacer uso de las líneas de detención adelantada señalizada horizontalmente en los cruces

semafóricos, el siguiente párrafo: "Para asegurar la máxima visibilidad y en caso de no existir adelantabicis, las bicicletas podrán rebasar la línea de detención semafórica y situarse por delante del paso de peatones. Esta maniobra se realizará extremando las precauciones y siempre contando con que la prioridad es del peatón".

No todos los semáforos disponen de adelantabicis por lo que el grado de visibilidad del ciclista varía uno de otros. Para asegurar la visibilidad en todos es preciso que el ciclista pueda adoptar una posición que asegure su visibilidad frente al resto del tráfico.

Contestación:

Se desestima por razones de seguridad vial. La bicicleta es un vehículo y como tal no debe atravesar el paso de peatones para situarse en una posición adelantada al otro lado de paso de cebra respecto a los vehículos porque:

kk) la ordenación del tráfico regulada por el semáforo vincula a todos los vehículos que circulan por el carril semaforizado, tanto a los automóviles como a las bicicletas, motos, VMP y el resto de vehículos;

ll) supondría atravesar y traspasar la línea de detención semafórica;

mm) supondría un riesgo para la seguridad vial de las personas que atraviesan peatonalmente el paso de peatones;

nn) podría suponer un riesgo para las personas ciclistas que llevaran a cabo tal movimiento, porque podrían verse sorprendidos por un vehículo que circula correctamente en el sentido de su marcha, autorizado por un semáforo en vede situado en una posición perpendicular a la del semáforo en rojo que la bicicleta ha sobrepasado;

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

26ª) Alegación: artículo 165 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 165 de la OMS: "Art. 165. Líneas de detención adelantada.
1. Para favorecer la circulación y la seguridad de las bicicletas y VMP, se implantarán líneas de detención adelantada para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos. Estas líneas de detención afectarán igualmente al carril bus
2. Las líneas a las que se refiere el apartado anterior podrán utilizarse también por motocicletas y vehículos asimilados sin emisiones, en las mismas condiciones que las establecidas para las bicicletas".

Las ventajas de los avanza para las bicicletas son conocidas: mayor visibilidad, menor estrés, menor exposición a gases contaminantes, ligera ventaja en la iniciación de la marcha, etc. Al ser, como hasta ahora, un espacio compartido con motos hace que las ventajas disminuyan considerablemente. Es más, la exposición a gases se mantiene y la intensidad al ruido se eleva.

Creemos que un vehículo motorizado, tiene una capacidad de arranque suficientemente elevada como para no precisar este espacio y su presencia es más que evidente por el ruido de sus motores. Desincentivar el uso de vehículos motorizados es clave para promover los modos de movilidad activa, reducir los niveles de contaminación y crear condiciones más seguras para toda la población y esto pasa necesariamente por no otorgar privilegios.

Los autobuses son también, y en su gran mayoría, vehículos contaminantes y pesados por lo que de compartir este espacio restan visibilidad a la bicicleta, reducen su seguridad y dificultan el giro a la derecha. Recordamos el artículo 64 del Reglamento General de Circulación en lo que se refiere a la prioridad de las bicicletas con respecto a los vehículos a motor. Dicha prioridad debe facilitarse y anticiparse.

En todo caso, estos espacios podrían compartirse con vehículos sin emisiones, sin ruido y que no resten visibilidad al ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 165 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

aa) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
bb) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Sin perjuicio de ello se le informa que la regulación de artículo 165 de la OMS responde a razones de seguridad vial aplicables tanto a las bicicletas como a las motos y VMP y que debe mantenerse la prioridad del TPCURUG, reiterándose lo expresado previamente respecto de los carriles bus en contestaciones previas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

27ª) Alegación: artículo 172.2 OMS.

Solicita suprimir el artículo 172.2.a) de la OMS, que establece la obligación del uso de casco homologado o certificado por la persona que conduce el vehículo durante su conducción que se lleve a cabo para el desarrollo de una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas.

El uso del caso debe ser recomendado y no obligatorio. En el caso de ciclistas profesionales que desarrollan una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas, parece más razonable asimilarlo a la excepción que establece el propio Reglamento General de Circulación (Art. 118) sobre el uso del casco de los ciclistas profesionales ya sea durante los entrenamientos o en competición. En estos casos se regirán por sus propias normas.

Contestación:

El artículo 172.2 de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo, se aprobaría en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

s) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
t) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

kk) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

La exigencia del casco de hecho debe constituir una condición de seguridad en el trabajo que debe asegurar el empleador para garantizar su salud y seguridad laboral.

ll) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública y a la razón imperiosa de interés general de protección de los derechos de los trabajadores, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica de transporte urbano de mercancías (DUM) y actividades turísticas respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial y están expuestos a una mayor probabilidad de sufrir un accidentes. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

mm) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

nn) **Proporcionalidad:** el supuesto de exigencia del uso del casco de artículo 172.2 de la OMS se limita exclusivamente a las personas que hacen un uso intensivo de las vías públicas municipales para llevar a cabo una actividad económica de transporte de mercancías urbanas o al transporte de personas distintas de la persona que la conduce por estar más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial.

La circulación de los ciclistas que llevan a cabo distribución de mercancía que llevan a cabo una intensa circulación en situaciones de un intenso y cambiante tráfico urbano no pude equipararse a la circulación por vías interurbanas de los ciclistas federados que entrenan y compiten profesionalmente en carreras de velocidad o resistencia regulada en el artículo 118 del RGC.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

28ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita a la definición de zona peatonal del Anexo III el siguiente párrafo: “Quedan excluidas las bicicletas que podrán hacer uso de este espacio guardando las debidas condiciones de seguridad y prioridad de los peatones, salvo prohibición expresa señalizada”.

O alternativamente sustituir la definición por el siguiente párrafo sacado del manual de Infraestructura Ciclista del Ayuntamiento de Madrid: “Zona Peatonal Autorizada (ZPA): espacios peatonales donde se autoriza excepcionalmente la circulación de bicicletas” y modificar el conjunto del articulado en sustitución de Zona Peatonal.

Contestación:

Se desestima porque la definición recogida en el Proyecto normativo reproduce la definición contenida en el Punto 59 del “Anexo I. Conceptos básicos” del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

29ª) Alegación: artículo 177.2.a) OMS.

Solicita sustituir que establece la obligación de circular por el centro del carril por la siguiente redacción: "Su circulación se hará por la parte central del carril sin perjuicio de adoptar una posición secundaria (lateral) en carriles o calles extraanchas (más de 4,50 m.)".

Contestación:

Se desestima por los motivos previamente expuestos:

Se considera que la circulación por la parte central del carril es la que mayor protección a la persona ciclista porque obliga a cualquier otro vehículo que quiera adelantarla a hacerlo a través del carril contiguo y porque permite ofrecerle mayor espacio de maniobrabilidad en caso de invasión de un peatón o un bien u obstáculo en la calzada o la apertura de la puerta de un vehículo estacionado en la banda de estacionamiento.

Es una obligación de diligencia, por lo que la persona ciclista puede adaptar su circulación a las condiciones de la vía, situándose en otra parte de carril en función de las circunstancias del tráfico y de las condiciones de la vía, puede esquivar un bache o adaptar suposición para girar en una calle transversal.

Se dan por reproducidas las consideraciones expresadas previamente respecto de los carriles "extraanchos" y los carriles bus.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

30ª) Alegación: artículo 235.1.j) OMS.

Solicita suprimir la referencia a las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP de la propuesta de redacción de artículo 235.j) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Volvemos a incurrir en el error de equiparar un medio no motorizado como las bicicletas a las motos o coches. Sin que pongamos en cuestión el apercibimiento por el incumplimiento de alguna de las normas, la inmovilización de una bicicleta es claramente excesiva. Y más si se trata de circulación de bicicletas en carriles bici.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 235.1.j) de la OMS, en lugar de al artículo 235.j), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Es preciso señalar que la inmovilización es una medida provisional, no una sanción de tráfico.

Se estima parcialmente la alegación porque el artículo 104.1.c) in fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que:

> *"Artículo 104 de la LTSV. Inmovilización del vehículo.*

1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando:

c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas".

Por tanto, debe suprimirse la referencia a la inmovilización de bicicletas, no así de los VMP que no están sujetos a la excepción reconocida a las bicicletas y que estarían obligados al uso de casco en aquellos supuestos que se establezcan reglamentariamente en el RGC o en la OMS.

Por ello se estima la alegación en lo relativo a las bicicletas y se desestima respecto de los VMP, de forma que el artículo 235.1.j) de la OMS, propuesto por el Proyecto normativo, quedaría redactado en los siguientes términos:

"Apartado j) del artículo 235 de la OMS:

"j) Cuando quien conduzca y/o, en su caso, quien le acompañe en motocicletas, ciclomotores, vehículos especiales a que se refiere la legislación sobre tráfico y los VMP en los que así se requiera, circulen sin casco homologado o certificado, hasta que subsane la deficiencia."

31ª) Alegación: artículo 236.2.k) OMS.

Solicita sustituir la redacción de artículo 236.k) por la siguiente: "k) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP estacionados en la acera impidan o dificulten la realización por los servicios municipales de las tareas de mantenimiento o reparación de tales elementos, siempre que no puedan moverse de un lugar a otro donde no molesten". Para conservar el criterio de proximidad en el estacionamiento de bicicletas, es preciso complementar los aparcabicis como la posibilidad de amarre en el mobiliario urbano. Solo cuando una bicicleta impida labores de mantenimiento y reparación o dificulte gravemente el tránsito peatonal, podrá ser retirada (por su seguridad ya que habría que cortar el dispositivo que la amarra) siempre que sea imposible desplazarla a otro lugar conservando el amarre. Las bicicletas con sistema de autobloqueo sencillamente se desplazarán a otro lugar que no moleste

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.k) de la OMS, en lugar de al artículo 236.k), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.k) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada e vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las

bicicletas al establecer que: *"Siempre que…., cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público"*.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.k) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

32ª) Alegación: artículo 236.2.l) OMS.

Solicita añadir al artículo 236.l el siguiente contenido: "siempre que no pueda desplazarse a otro lugar conservando el amarre. En caso de ser una bicicleta con sistema de autobloqueo, bastará desplazarla hasta otro lugar".

El bajo peso de las bicicletas permite ser desplazadas a otro lugar que no moleste. Es un despropósito retirar las bicicletas y llevarlas a un depósito cuando la solución es mucho más sencilla, a no ser que haya una intención de acoso hacia la movilidad ciclista.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.l) de la OMS, en lugar de al artículo 236.l, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.l) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada de vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones…".

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.l) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

33ª) Alegación: artículo 237.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 237.1 de la OMS una nueva letra r) con el siguiente tenor literal: "r) Cuando impida o dificulte el acceso de las bicicletas a una instalación de aparcabicis".

Es obvio tener que asegurar el acceso a los aparcabicicletas si queremos asegurar cierta calidad en la movilidad ciclista.

Contestación:

El artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) habilita la retirada y depósito del vehículo: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público".

Por su parte el artículo 105.1.h) de la LTSV habilita legalmente la retirada de vehículos *"h) cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación"*.

El estacionamiento de vehículos que impidan estacionar o sacar bicicletas y VMP de los anclajes instalados en las reservas municipales causa una grave perturbación a los vehículos que no pueden estacionar ni ser extraídos de los anclajes para su circulación en términos del artículo 105.1.a) de la LTSV, obstaculizando y dificultando asimismo la circulación en términos del artículo 105.1.h) de la LTSV.

Al objeto de garantizar el acceso efectivo de las bicicletas y VMP a las horquillas aparcabicicletas municipales situados en el espacio público municipal, es decir, de garantizar la eficacia de las reservas de estacionamiento, **se estima la alegación** y se procede, en aplicación de los apartados a) y h) del artículo 105.1 del del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, a introducir un nuevo apartado "r)" en el artículo 237.1 de la OMS, que quedaría redactado en los siguientes términos":

> *"**Artículo 237.1.***
>
> *r) Cuando un vehículo obstaculice o impida el acceso o la salida de bicicletas y VMP a los anclajes municipales específicamente reservados para el estacionamiento de estos vehículos".*

Asimismo se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) para recoger dicho cambio y su fundamentación jurídica.

34ª) Alegación: artículo 237.2 apartados b) y c) de la OMS.

Solicita suprimir los apartados b) y c) de artículo 237.2 de la OMS.

Es un exceso hablar de daños o deterioro al patrimonio público el que haya alguna bici amarrada al mobiliario urbano e incluso a un árbol. Los actuales sistemas de amarre suelen están recubiertos de una funda que protege el objeto en el que se amarra. Además, la ligereza y mínimo volumen de una bicicleta o monopatín, en comparación a una moto, hace que sea muy difícil producir ningún daño.

Contestación:

Los apartados b) y c) de artículo 237.2 concretan supuestos de retirada de vehículo de la vía pública cuando sean ancladas a elementos vivos y/o a mobiliario y bienes de titularidad pública, pero que impliquen su deterioro. La finalidad de dichos apartados es concretar el supuesto de artículo 105.1.a) del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: "Siempre que deteriore algún patrimonio público", en lo relativo a la protección de patrimonio municipal verde (arbolado u otros elementos vegetales) y de mobiliario urbano o de cualquier otra titularidad pública que pueda implicar el deterioro del patrimonio público".

No es posible admitir que el estacionamiento de bicicleta se produzca en cualquier parte y, además, con un potencial daño para el patrimonio público, ya sea arbolado o ya sea mobiliario.

El artículo 237.2, incluyendo los apartados a) y b), se fundamenta en el artículo 105.1.a) de la LTSV y en el deber de defensa, protección y conservación de patrimonio de las Administraciones Públicas regulado en la legislación patrimonial de las Administraciones Públicas, por lo que su supresión planteada por la alegación resultaría contraria a Derecho.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 237.2) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

35ª) Alegación: Anexo IV OMS. Acera-bici.

Solicita sustituir la definición de "acera-bici" del Anexo IV de la OMS por la siguiente: "Plataforma ciclista a la misma cota y en continuidad con la acera".

Aunque en la Ley de Tráfico, en el PDMCM de Madrid y en el Manual de Infraestructura ciclista habla de vía ciclista señalizada sobre acera, nos parece que la definición que da la Instrucción de Vías Pública de "*plataformas que discurren a la misma cota y en continuidad con la acera*" marca una mejor diferenciación con la acera y contribuye a la clarificación de uso.

Contestación:

Se desestima porque el Proyecto recoge la definición regulada en el punto 77 del "Anexo I. Conceptos básicos" del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

36ª) Alegación: Anexo IV OMS. Ciclocalle.

Solicita añadir a la definición de "ciclocalle", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "Es una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor **serán residentes y** se debe colocar una señal vertical correspondiente para autorizar este uso. Por defecto, los únicos vehículos que pueden circular por la Ciclocalle son las bicicletas".

Normalmente en Europa el uso del coche en una ciclocalle es ocasional y normalmente suele corresponder a población residente (paso a garajes o plazas de aparcamiento). De este modo aseguramos una baja intensidad motorizada y una convivencia con la bicicleta.

Contestación:

Se desestima porque la definición de ciclocalles está vinculada a la circulación de bicicleta y no tiene por qué implicar una restricción de la circulación motorizados que exclusivamente permita la circulación de los vehículos a motor de los residentes.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

37ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona de prioridad peatonal".

Solicita añadir a la definición de "Zona de prioridad peatonal", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "las bicicletas podrán circular por ellas en los dos sentidos, conservando en todo caso la prioridad peatonal".

El propio PDMCM se refiere a las calles de prioridad peatonal ("Calle residencial" / S-28 o ZONA30)) aptas para autorizar la circulación de bicis y "a contracorriente".

Contestación: Se desestima porque por motivos de seguridad vial, previamente expuestos, el Proyecto normativo suprime la posibilidad de circulación de bicicletas en zonas 30. La definición de la zona de prioridad peatonal no puede contravenir la regulación de la circulación de bicicletas contenida en los artículos 167 a 170 de la OMS.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

38ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona o calle residencial".

Solicita añadir a la definición de "Zona o calle residencial": que todas las calles de plataforma única se considerarán "calle residencial" de prioridad peatonal. En las calles de plataforma única, la señal S-28 podrá usarse con carácter informativo pero no determina su carácter de calle residencial.

Las calles de plataforma única están diseñadas para ser calles residenciales de prioridad peatonal, pero con la norma propuesta solo llegan a serlo si están señalizadas con S-28. Esto provoca muchos equívocos, ya que en muchos barrios como Malasaña la mitad de las calles de plataforma única tienen la señal s-28 y la otra mitad no, sin ningún orden aparente, por lo que

es difícil saber en qué tipo de calle está uno. Además, si un peatón o vehículo entra a una calle residencial por cualquier punto que no sea el inicio de la misma calle, no tiene oportunidad de ver la S-28 o y no sabe si la calle es residencial o no.

Contestación:

La configuración de plataforma única determina la aplicación de la regulación de límite de velocidad a 20 kms/hora, de conformidad con lo previsto en los artículos 50.1.a) del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y 17.2.a) de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Pero ello no implica su configuración automática como zona o calle residencial. En este sentido debe recordarse que el artículo 112.8 del Reglamento General de Circulación exige la señalización expresa mediante señal S-28 para ordenar la vía como calle residencial:

> *"**Artículo 122 del RGC.** Circulación por la calzada o el arcén.*
>
> *8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal S-28 regulada en el artículo 159 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal.*

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

39ª) Alegación: Anexo IV OMS. Carril multimodal.

Solicita suprimir los "carriles multimodales" definidos en el Anexo IX de la OMS. Los llamados ciclocarriles han demostrado su inutilidad y comunican una falsa sensación de prioridad a los ciclistas. En la práctica, se comportan como un carril convencional. No tiene mucho sentido definir una diferenciación cuando no la hay.

Contestación:

Los vigentes ciclocarriles, que el Proyecto normativo denomina "carriles multimodales" por la posibilidad de circulación de otros vehículos como los VMP siempre que se circule empelando el casco para la protección de la cabeza por las personas usuarias de vehículos de movilidad personal, constituyen un elemento esencial de calmado del tráfico esencial para el fomento de la movilidad ciclista y la movilidad de los VMP, al garantizar las condiciones de seguridad vial esenciales para viabilizar la circulación de estos vehículos en carriles con limitación de velocidad a 30 kms/h.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

40ª) Alegación: artículo 168.1 OMS.

Solicita suprimir el artículo 168.1, que establece que la prohibición general de circulación de bicicletas por las aceras, calles y zonas peatonales, y que obliga al ciclista que precise acceder a éstas y a cruces de peatones señalizados, a que desmonte de la bicicleta y transitando con ella

en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como peatón.

Contestación:

El artículo 168.1 de la OMS se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación. La circulación de bicicletas, motos y VMP por aceras y zonas peatonales se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Por tanto la persona ciclista que desee circular con su bicicleta deberá desmontarse de la bicicleta y transitar peatonalmente con la bicicleta a su lado hasta el lugar en que desee volver a incorporarse al tráfico rodado una vez se incorpore a la calzada, momento a partir del cual podrá circular sobre la bicicleta.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

41ª) Alegación: artículo 168.2 OMS.

Solicita suprimir el apartado 2 de artículo 168 de la OMS y sustituirlo por el siguiente contenido: "Las personas menores de 14 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales solos o acompañados de un adulto también en bici. Circularán respetando la prioridad de los peatones, ajustando su velocidad a los mismos y mantendrán una separación mínima de un metro. En caso de alta densidad, desmontarán de la bicicleta y transitarán a pie por la acera con el vehículo a su lado".

En una ciudad sin apenas carriles bici protegidos y en un contexto (teórico) de promoción de la movilidad sostenible (en bici), parece razonable que como medida provisional y para promover el uso de la bici entre los más pequeños, estos puedan usar la acera, bien acompañados de un adulto también en bici o de forma autónoma. Pensemos en el camino escolar diario. Tal y como estaba redactado el artículo, no tiene mucho sentido hacer que el adulto en bici supervise al menor desde la calzada ya que, tanto la velocidad a la que iría como la atención al menor, podría suponer un factor de riesgo innecesario. Además, en calzadas de un único sentido, directamente sería imposible si el sentido del menor por la acera fuera contrario al de la calzada.

Contestación:

La regulación de artículo 168.1 de la OMS permite el desarrollo y fomento de uso de la bici por menores de 12 años, debiendo los padres u otros adultos que, en su caso, les acompañen

transitar peatonalmente en aplicación del citado artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación.

Por razones de seguridad vial en las aceras, al objeto de proteger a las personas que transitan peatonalmente por las aceras y zonas destinadas a los peatones, se considera oportuna la edad de 12 años.

42ª) Alegación: artículo 20.2 OMS.

Solicita añadir al artículo 20.2 de la OMS un nuevo apartado i) con el siguiente contenido: "i) Los ciclos y bicicletas". La circulación de bicicletas según las condiciones de convivencia con los peatones asegura precisamente el objetivo del artículo: *"la reducción del nivel sonoro y de emisiones contaminantes, fomento de los modos sostenibles de movilidad o promoción económica"* Difícilmente se promueven los modos sostenibles de movilidad si se prohíben las bicicletas.

Es importante diferenciar entre aceras y zonas peatonales (peatonalizaciones o áreas de prioridad peatonal) o Zonas Peatonales Autorizadas como hemos propuesto en anteriores alegaciones. Estas últimas pueden formar parte de un itinerario ciclista con características propicias de planeidad (orográficamente favorable), trazado directo (no rodeos), etc. (Art. 170.4 de la ordenanza en vigor) Evidentemente en las zonas peatonales se imponen condiciones claras de prioridad y seguridad peatonal tal y como hemos apuntado anteriormente. (alegación 13 y 26)

La permeabilidad ciclista en las calles es clave para un correcto desarrollo ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

q) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
r) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

43ª) Alegación: artículo 27.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 27.1 de la OMS el siguiente contenido marcado en negrita: "1. Las ocupaciones de las vías urbanas reguladas en esta Ordenanza requerirán autorización del órgano competente, previa la correspondiente solicitud de los interesados en los términos establecidos en esta Ordenanza. **Se exceptuarán aquellas actuaciones esporádicas, de**

carácter cultural, educativo o artístico, en espacios de uso peatonal siempre que no perjudique el flujo de los peatones y la calidad estancial de la zona".

Las áreas peatonalizadas deben favorecer la expresión cultural y espontánea de los ciudadanos. Cuando hablamos de dinamizar una ciudad debemos facilitar que en estos espacios puedan llevarse a cabo actividades artísticas sin que medie una tramitación burocrática previa. Bastaría el compromiso de que se realicen respetando la prioridad peatonal y la calidad estancial del área, aspecto éste que podría verse fortalecido al enriquecerse el uso y disfrute de la calle.

Contestación:

El artículo 27.1 de la OMS no es objeto no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo por lo que, en principio, no puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

o) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
p) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

No obstante, en la medida en que sí es objeto del Proyecto normativo el apartado 7 del mismo artículo 27 de la OMS se considera adecuado entrar al fondo de la cuestión planteada por la alegación, al objeto de facilitar la más amplia motivación de las alegaciones formuladas durante la información pública.

En ese sentido la alegación debe desestimarse porque los usos del espacio público peatonal y de las zonas estanciales son y deben ser objeto de autorización municipal porque el uso del espacio público municipal para el desarrollo de "actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico" afecta a los derechos del resto de personas usuarias del espacio público, puede afectar a la prestación de servicios públicos así como a la protección de patrimonio de las Administraciones Públicas.

En este sentido se recuerda que de conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV, corresponde a os municipios *"la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social"*.

Por su parte, el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid atribuye expresamente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la*

movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

La autorización de la ocupación regulada en el artículo 27.1 de la OMS es el instrumento jurídico imprescindible para armonizar los distintos usos y necesidades del espacio público municipal.

Por todo ello **se desestima** la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 55

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210713467 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

s) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

t) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *eeeee) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *fffff) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *ggggg) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *hhhhh) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *iiiii) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

jjjjj) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

kkkkk) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

lllll) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

mmmmm) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

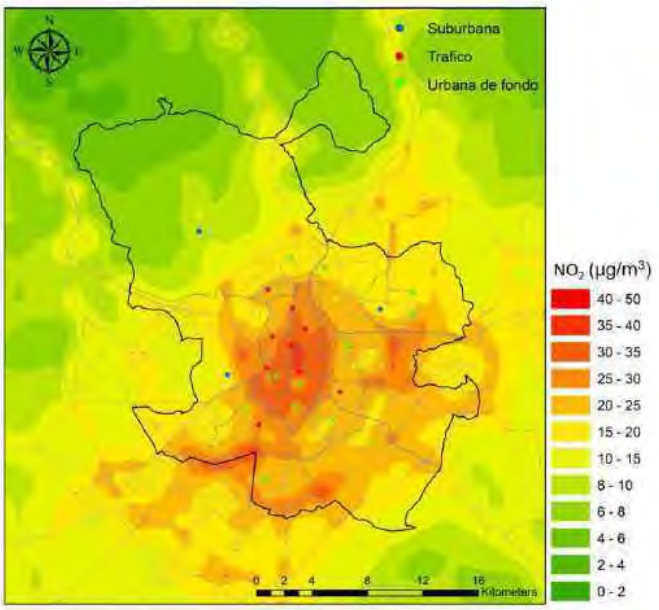

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 56 Participantes 1

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210713527 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley

34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *nnnnn) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *ooooo) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *ppppp) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

qqqqq) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

rrrrr) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

sssss) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ttttt) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

uuuuu) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

vvvvv) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

lll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

d) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

e) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

f) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 57 Participantes 1

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210713612 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de

Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

g) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

h) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 58

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210713618 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: artículo 22.2 de la OMS.

Solicita incluir en el artículo 22.2 de la OMS otro objetivo de las ZBEDEP: "promover y facilitar la movilidad en bicicleta" al entender que la necesidad de desplazamiento de la población debe ser cubierta prioritariamente con medios sostenibles y que es preciso nombrarla específicamente y no a través de ninguna fórmula genérica.

Contestación:

No se considera necesario incluir una mención expresa al fomento del uso de la bicicleta entre los objetivos de la ZBEDEP, por entenderse lógicamente incluida la promoción del uso de este medio de transporte entre los objetivos definidos por los apartados g) y h) del artículo 22.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo:

> *"g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*
>
> *h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes".*

Las bicicletas son, sin duda, vehículos de los menos contaminantes, pero dentro de dicha categoría no es lo mismo el impacto medioambiental de una bicicleta que el de una bicicleta de pedales con pedaleo asistido como consecuencia del empleo de un motor eléctrico y una batería. Por ello se considera conveniente definir el objetivo en términos más generales y omnicomprensivos sin entrar a establecer órdenes de prelación de los vehículos menos contaminantes en función de su menor impacto ambiental.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: artículo 22.3.d) de la OMS.

Se solicita añadir a la redacción del artículo 22.3.d) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, entre las medidas de ordenación permanente del tráfico, la "limitación máxima de 30 km/h sin perjuicio de velocidades menores de acuerdo al carácter de la vía".

Contestación:

Se desestima limitar la velocidad a un máximo de 30 Km/h en todas las vías de la ZBEDEP por estar limitada la velocidad genérica en zona urbana por el Reglamento General de Circulación con límites de 20 km/h en calles de plataforma única, 30 Km/h en calles de un carril por sentido y a 50 Km/h en calles con más de un carril por sentido.

En una ZBEDEP coexisten vías de distinta configuración y con distinto límite máximo de velocidad conforme a lo previsto tanto en el artículo 50 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, como del artículo 17 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación: artículo 24.3.c) de la OMS.

Se solicita modificar el artículo 24.3.c) para incluir como punto primero el siguiente: 1.º Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y los VMP.

Contestación:

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

Porque la redacción del artículo 24.3.a) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, establece la libre circulación por el interior de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

Porque la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, limita la prohibición de acceso y circulación por el interior del espacio delimitado por el artículo 24.2, que define el perímetro de la ZBEDEP, a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante. Las bicicletas no son vehículos automóviles

con clasificación ambiental "A", por lo que no son objeto de prohibición alguna de acceso y circulación por la ZBEDEP.

Porque carece de sentido incluir a las bicicletas entre los vehículos excluidos de la prohibición de acceso y circulación de artículo 24.2.b) relacionados en el artículo 24.3.c), dado que la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, se refiere exclusivamente a determinados vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, una categoría de vehículos motorizados ajena a las bicicletas.

Por tanto las bicicletas no deben incluirse en la redacción de artículo 24 de la OMS, porque su acceso y circulación está expresamente autorizado por el artículo 24.3.a) y porque las bicicletas no se ven afectadas por la prohibición del artículo 24.3.b), en los términos expresamente definidos en la redacción de los citados preceptos de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación: artículo 25.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 25.5 de la OMS un nuevo apartado "i) las bicicletas y otros ciclos y VMP", por entender que no parece muy razonable excluir a las bicicletas en episodios de congestión o alta contaminación cuando en ningún caso son las causantes.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 25 de la OMS no se refiere a ordenaciones temporales por motivos medioambientales, sino a medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Puede resultar necesario prohibir con carácter extraordinario y temporal la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación: artículo 38.4 de la OMS.

Se solicita añadir sustituir el primer párrafo del artículo al artículo 38.4 por el siguiente: "En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Solicita también incluir una cuarta letra con la siguiente redacción: "d) en caso de vía ciclista, señalizar un desvío y protegerlo del tráfico ordinario de modo que no haya diferencia en el grado de seguridad y accesibilidad y no suponga un rodeo reseñable".

Se estima parcialmente:

1) Se estima la modificación del primer párrafo del artículo al artículo 38.4 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, mediante la adición de las palabras "o vía ciclista" en el primer párrafo de la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 38.4 de la OMS que queda redactado en los siguientes términos**:**

> "**Artículo 38.4.** En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Se deja constancia de la modificación en el informe de cambios en el Proyecto normativo y en la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial como consecuencia de las alegaciones formuladas durante la información pública.

2) Se desestima la propuesta de introducir una nueva letra "d)" en el artículo 38.4 de la OMS con el contenido propuesto por la alegación, porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

6ª) Alegación: artículo 38.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 38.5, que establece que "5. Cuando la ocupación implique el corte de calle, será obligatorio señalizar los desvíos alternativos mediante el empleo de la señalización provisional correspondiente, requiriendo, en su caso, la presencia de señalistas", el siguiente párrafo: "Se considerarán los diferentes tipos de vehículos a la hora de aplicar los cortes, teniendo una especial consideración con las bicicletas como vehículo menos invasivo que no precisa, en muchas ocasiones, de la prohibición de otros por sus propias características físicas. En caso de que las bicicletas no pudieran pasar se diseñará un itinerario alternativo que no suponga mayor rodeo, inseguridad o merma de accesibilidad".

Contestación:

Se desestima porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

Esta alegación **no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7ª) Alegación: artículos 47.2 y 47.3 de la OMS.

Se solicita que se exceptúe a las bicicletas de la aplicación de las prohibiciones de estacionamiento de los apartados 2 y 3 del artículo 47 de la OMS, por entender que el redactor tan solo tiene presente el automóvil y el espacio que ocupa. Sugerimos una redacción más inclusiva con aquellos medios que poco o nada tienen que ver con los coches y que en ningún caso son los causantes de los problemas que la presente ordenanza pretende solucionar.

Contestación:

La regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se recoge en el artículo 48.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regula dónde y bajo qué condiciones pueden estacionar dichos vehículos.

Sin perjuicio de ello, en tanto que vehículos, las bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP están sujetos a las prohibiciones generales de parada y estacionamiento del resto de vehículos reguladas en el artículo 47 de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Resultan de aplicación a las bicicletas los supuestos regulados en las letras:

a) en todos aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente si la señalización existente prohíbe el estacionamiento de bicicletas;

b) para dar cumplimiento a la obligación legal de rotación en el estacionamiento; c) en las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales, embajadas, personas de movilidad reducida y otros usos;

d) en las paradas de autobús sin acera adelantada, para permitir el acceso universal al transporte público colectivo regular de viajeros;

e) por motivos de seguridad, en la zona de seguridad fijada para las dependencias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y frente a las salidas de vehículos de emergencia, debidamente señalizadas;

f) delante de los vados correctamente señalizados, entendiendo por tales tanto los destinados a la entrada y salida de vehículos a través de itinerarios peatonales como los destinados a la supresión de barreras arquitectónicas en los itinerarios peatonales;

g) en los lugares reservados exclusivamente para parada de vehículos; i) en batería, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas sin señal que habilite tal posibilidad de estacionar en batería;

j) en línea, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas cuando el estacionamiento deba efectuarse en batería conforme a la señalización existente;

k) en el arcén, por razones de seguridad vial;

l) en los lugares que vayan a ser ocupados temporalmente para otros usos o actividades, en cuyo caso se deberá señalizar adecuadamente al menos con cuarenta y ocho horas de antelación;

m) el estacionamiento en vía pública para su venta; o) por motivos de seguridad si se prohibiera su estacionamiento con base en el artículo 25 de la OMS.

No resulta de aplicación a las bicicletas los siguientes supuestos que no precisan de exclusión normativa porque su objeto se refiere exclusivamente a determinados tipos de vehículos entre los que no se encuentran las bicicletas, o porque dicha regulación no se aplica a las bicicletas por estar expresamente excepcionadas por otro precepto de la OMS:

h) El apartado h) que se refiere al SER al establecer "h) La prohibición de estacionar en *los lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria sin disponer de la autorización de estacionamiento correspondiente, o superando el tiempo máximo de estacionamiento autorizado en función de la tasa de estacionamiento abonada"*, pero que no resulta de aplicación a las bicicletas porque el artículo 51.1 de la OMS excluye expresamente a los vehículos de dos y tres ruedas de la regulación del estacionamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) por lo que no afecta a las bicicletas.

ll) El apartado ll) que se refiere expresamente a los remolques o semiremolques, por lo que no afecta a las bicicletas.

ñ) El apartado ñ) se refiere a vehículos automóviles CERO emisiones, por lo que no afecta a las bicicletas.

Por todo lo anteriormente expuestos **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza.

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (**MAIN**) para recoger parte de la argumentación expuesta.

8ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Se solicita que en el primer párrafo del artículo 48.1 de la OMS se suprima el término "exclusivamente".

A la vista de la alegación se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que "con carácter excepcional" pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

Por ello, **se estima parcialmente** en la medida en que no se suprime el término "con carácter excepcional", pero sí se determinan las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

> "**Artículo 48.** *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*
>
> 1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:
>
> a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.
>
> b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.
>
> Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:
>
> j) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.
>
> k) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.
>
> l) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC".

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

9ª) Alegación: artículo 48.1.b) de la OMS.

Se solicita sustituir la redacción de artículo 48.1.b) por el siguiente contenido:

"b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos circularán diligentemente, a paso de peatón y manteniendo la distancia de seguridad con los viandantes hasta el lugar de estacionamiento. Si por la densidad peatonal fuera imposible cumplir estas condiciones, harán el desplazamiento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

En ausencia de estacionamientos específicos alrededor (no más de 50m – 30 segundos andando), y a fin de proteger el criterio de proximidad -puerta a puerta- de la movilidad ciclista, el aparcamiento de bicicletas se complementará pudiendo amarrarla en vallas o elementos de mobiliario urbano, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales. Podrán situarse en la acera, anclado o no al mobiliario urbano siempre que se conserve un ancho mínimo de 2m y no ocupen el pavimento tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público".

La propuesta se basa en la necesidad de mantener la ventaja que supone para la persona ciclista el desplazamiento puerta a puerta a través de la facilidad de estacionamiento, como recoge el Manuel de Aparcamientos editado por el IDEA del Ministerio de Industria, que plantea que el estacionamiento debe estar a un radio de 50 metros (30 segundo andando).

La persona alegante considera una obviedad el escaso número de aparcabicicletas con relación al número de lugares y destino de desplazamientos, por lo que sería un auténtico despropósito prohibir el amarre de las bicicletas en el mobiliario urbano.

Para el fomento de la movilidad en bicicleta, es importante complementar los aparcamientos específicos con el uso del mobiliario urbano modificando incluso éste mediante diseños adecuados. Limitar el anclaje de las bicicletas a los pocos aparcabicis existentes, uno por cada tres kilómetros de vías públicas de la ciudad de Madrid y regular la retirada de la bicicleta por el amarre al mobiliario urbano como establece el artículo 89 del presente proyecto de modificación, es un ataque claro al uso de la bicicleta.

Sobre la obligación de bajarse de la bicicleta para llegar al aparcamiento, no parece muy razonable que un vehículo con una masa de 15 kilos aprox. esté obligado a ello y otros con masas mucho mayores como motos, ciclomotores, no, sabiendo que es práctica habitual en el desarrollo ciclista, las zonas de convivencia peatón-bici bajo unas claras condiciones de seguridad a favor del primero.

Contestación:

Se estima parcialmente:

a) **Se estima parcialmente** la alegación relativa a autorización de estacionamiento en aceras cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros y se cumplan las condiciones establecidas en la nueva redacción dada al artículo 48.1 de la OMS en los términos estimados en la contestación a la alegación anterior.

b) **Se desestima la alegación relativa a la propuesta de que las personas ciclistas puedan circular en bicicleta por la acera con precaución por la acera hasta el lugar de**

estacionamiento se desestima para evitar atropellos y otros problemas de seguridad vial en las aceras y para asegurar la accesibilidad universal.

Estimar la pretensión de las personas ciclistas supondría mantener la situación actual en la que numerosos ciudadanos denuncian situaciones de riesgo de seguridad vial, accidentes, atropellos que afectan a la seguridad de las personas, a su integridad física y a la garantía de la accesibilidad universal del espacio público.

La protección de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida exige que ningún vehículo circule por las aceras y zonas estanciales destinadas a los peatones.

Por tanto, resulta necesario para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial, la integridad física de los peatones y muy especialmente la garantía de los derechos de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida, que las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP deban apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transiten en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento, en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.1.b) de la OMS.

A mayor abundamiento se recuerda que el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre prohíbe expresamente la circulación de toda clase de vehículos por las aceras y demás zonas peatonales.

En lo referente al argumento expuesto en la alegación sobre las motos, debe recordarse que la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.d) de la OMS solo permite el uso de la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, y que si no se obliga a desmontar de la moto es como consecuencia de elevado peso de las motos y la consecuente necesidad de avanzar por la acera con la única fuerza de las piernas desde el asiento de la moto, debiendo mantener la seguridad vial, la accesibilidad universal y la prioridad del tránsito peatonal:

> "Artículo 48.2.c) Proyecto normativo.
> El acceso de estos vehículos a la acera solo podrá llevarse a cabo para estacionar conforme a las reglas establecidas en el artículo 48.2, pudiendo únicamente emplear la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, debiendo acceder con la diligencia debida para respetar la seguridad vial, la accesibilidad y la prioridad de tránsito de los peatones".

La OMS no autoriza a las motos a circular por las aceras, de hecho lo prohíbe expresamente en el artículo 138.2 de la OMS en aplicación del artículo 121.5 del RGC, simplemente les permite emplear el motor para salvar el desnivel de la acera, permitiéndoles tan solo andar con el vehículo sin desmontar de la moto, porque esa posición les permite caminar con mayores condiciones de seguridad vial tanto para la persona que conduce la moto como para el resto de personas que transitan por la acera.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza pero sí de la MAIN para recoger la argumentación expuesta.**

10ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Asimismo se solicita que se añada al artículo 48.1 el siguiente párrafo: Las planificaciones urbanísticas de calles nuevas o de remodelaciones de calles tendrán en cuenta los aparcabicis como una parte más del equipamiento y proyectará su instalación al igual que se proyecta la de bancos o papeleras.

Contestación:

Se desestima porque no es objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible regular cuestiones de planificación urbanística. El objeto de la OMS se regula en su artículo 1.

Por otro lado se recuerda que la instalación de anclajes para el estacionamiento de bicicletas no precisa de una ordenanza municipal, sino que se trata de acciones administrativas de gestión de la movilidad sujetas a disponibilidad presupuestaria.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

11ª) Alegación: artículo 72 de la OMS.

Solicita que se añada al título del artículo 72 el término “bicicletas”. Queda, por tanto: At. 72 Reservas para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y vehículos de movilidad personal.

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el** título del artículo **72 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que queda redactado en los siguientes términos:

> “Artículo 72. Reservas para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y vehículos de movilidad personal”.

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

12ª) Alegación: artículo 75 de la OMS.

Solicita añadir al primer párrafo del artículo 75 el término “bicicletas”. Queda, por tanto: Art. 75 En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las

disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el primer párrafo del artículo 75 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término "bicicletas", que queda redactado en los siguientes términos:

> "Artículo 75. Disposiciones técnicas.
>
> En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación: (…)".

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

13ª) Alegación: artículo 87.1.b) de la OMS.

Solicita que el artículo 87.b) quede redactado en los siguientes términos: "Se instalarán elementos de segregación **y protección** respecto de otros espacios de aparcamiento".

La segregación de un espacio puede hacerse a través de elementos como pintura. La protección consistiría en evitar físicamente que ningún otro vehículo pueda invadir el espacio reservado.

Contestación:

La alegación se entiende referida a la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto del artículo 87.1.b) de la OMS.

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

1º) El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público.

2º) La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al estacionamiento de otros vehículos.

3º) El Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

14ª) Alegación: artículo 124.4 de la OMS.

Solicita que se añada a la propuesta de redacción de artículo 124.4 de la OMS recogida por el Proyecto, el siguiente párrafo: "Los aparcamientos para bicicletas se situarán lo más cercanamente posible a las entradas principales y a la vía ciclista que hubiera. Si el aparcamiento diera servicio a una estación de transporte público, se situará lo más próximo a ésta".

Contestación:

Se desestima la alegación porque, si bien el criterio propuesto es habitualmente empelado por el Ayuntamiento de Madrid en el diseño de los aparcamientos rotacionales municipales en régimen disuasorio, no siempre es posible atender a dicha consideración por cuestiones de accesibilidad o de diseño de la vía pública.

Por otro lado, la propuesta supone un nivel de detalle que entraría en cuestiones de diseño de la vía pública, que no son objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible sino de otras normas municipales.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

15ª) Alegación: artículo 138.2 OMS.

Solicita que se suprima el apartado 2 del artículo 138 que prohíbe la circulación y el estacionamiento de motocicletas, ciclomotores, bicicletas y VMP en las calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón.

En un contexto de promoción de una movilidad sostenible, la movilidad ciclista no puede tener la misma restricción que la movilidad en moto. Las rutas directas, exentas de rodeo, y con una mínima pendiente son factores a tener en cuenta para trazar los itinerarios ciclistas. Dado el contexto urbano es muy posible que estos itinerarios coincidan con calles "peatonalizadas". En ningún caso la solución debe pasar por la prohibición sino por una regulación compatible. La movilidad activa es compatible en sus diferentes modalidades. Tan solo es necesario seguir las pautas que establecen la práctica totalidad de los planes directores ciclistas, incluso el de Madrid, en cuanto a la solución a aplicar según el número de peatones por metro de sección y hora. Asimismo, la regulación puede ser variable según el tramo horario en cuestión. Es decir, una intensa afluencia de peatones, coincidentes con un evento puntual o un horario de especial afluencia comercial, podría hacer variar la permeabilidad ciclista y que ésta se desarrolle con el ciclista bajado de la bici.

Sobre el estacionamiento, debemos saber que el flujo peatonal no se produce en la totalidad de la acera, máxime cuando ésta no guarda la necesaria uniformidad y contiene zonas fuera del tránsito peatonal: entre alcorques, orejetas, etc. Estos puntos pueden ser aptos para un estacionamiento de bicicletas ya que la acera ofrece una protección con respecto al tráfico motorizado. Por otro lado, todos sabemos que NO son las bicicletas quienes causan problemas a los caminantes, sino las motos y muchos coches que invaden el espacio peatonal.

Contestación:

Se desestima la alegación referente a la prohibición de circulación de bicicletas por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque, como debe recordarse, la circulación de bicicletas, motos y VMP se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Se desestima la alegación referente a la prohibición de estacionamiento de bicicletas en las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque dicha prohibición constituye uno de los elementos esenciales de esa especial protección para el peatón objeto de declaración, sin la cual carecería de sentido dicha declaración.

La declaración de especial protección para el peatón de aceras, calles y zonas estanciales debe implicar la prohibición de estacionamiento de vehículos tanto por razones de seguridad vial como por razones de seguridad de las personas, al objeto de garantizar la seguridad vial, la seguridad de la integridad física de las personas, la accesibilidad universal del espacio público y la protección de patrimonio histórico y del patrimonio de las Administraciones Públicas en aquellas aceras, calles y zonas en las que por la especial intensidad del tránsito peatonal por su especial significación socio cultural y comercial, por su relevancia en los itinerarios peatonales o la habitualidad de la concentración elevada de ciudadanos, por la necesidad de garantizar la seguridad vial en los mismos, o por su valor histórico se declaren de especial protección para el peatón.

Se recuerda en este sentido que en la contestación de varias alegaciones formuladas durante la información pública, tomando en consideración razones de técnica normativa, se ha estimado dar una nueva redacción a la propuesta de artículo 48.1 de la OMS, que determina las condiciones en las que podrá estacionarse una bicicleta en la acera fuera de las reservas específicas para estos vehículos, y que expresamente condiciona la posibilidad de dicho estacionamiento a que no se trate de una acera declarada de especial protección para el peatón.

Dado que la redacción propuesta se refiere exclusivamente a la posibilidad de estacionar en las aceras, en las calles peatonales, zonas estanciales y espacio declarados de especial protección para el peatón está absolutamente prohibido el estacionamiento de motos y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos y de los VMP.

Por todo lo anterior, se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza. Se modifica la MAIN** para incluir los argumentos expuestos en la contestación de esta alegación.

16ª) Alegación: artículo 167.1 OMS.

Solicita que el artículo 167.1 quede redactado en los siguientes términos: "Quienes utilicen la bicicleta **seguirán** las normas de circulación adoptando las medidas necesarias para garantizar **su propia seguridad**, la convivencia con el resto de vehículos y con los peatones en condiciones de seguridad vial".

Contestación:

Se desestima porque se considera más adecuada técnicamente la expresión "deberán cumplir las normas de circulación" que la expresión "seguirán las normas de circulación" propuesta por la alegación. Asimismo se considera innecesario hacer referencia a la garantía de su propia seguridad por encontrarse incluida en las obligaciones generales de circulación recogidas en la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, por lo que resulta innecesaria su inclusión.

En este sentido se recuerda que el primer párrafo del artículo 10.2 del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) establece que:

> *"Artículo 10 de la LTSV. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.*
>
> *2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía".*

17ª) Alegación: artículo 167.2 OMS.

Solicita la supresión de artículo 167.2 que regula la obligación de que las personas menores de dieciocho años protejan su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

El casco obligatorio no es como el cinturón de seguridad obligatorio: los sistemas de retención salvan vidas y no desincentivan el uso del coche. Hay que basarse en la evidencia científica a la hora de tomar decisiones políticas y en España los colectivos ciclistas son unánimes, como lo son los países de nuestro entorno y los que tiene un gran uso de la bicicleta: si queremos calles y carreteras más seguras, debemos promover el uso de la bicicleta e invertir en infraestructura ciclista segura y de calidad.

La probabilidad de sufrir una colisión en bicicleta se reduce en aquellos lugares donde más se usa. De ahí que las mejores políticas para proteger al ciclista sean las que promueven el uso de la bicicleta. A esta evidencia científica se la conoce como "seguridad en números": a más ciclistas, más seguridad. Es decir, la obligación del uso del casco reduce el número de bicicletas por las calles, reduciéndose así su seguridad ya que el resto de conductores de coches, motos, camiones, autobuses, etc. comprueban una menor presencia de ciclistas y por tanto disminuyen su atención ante ellas. Al mismo tiempo, quien no usa la bicicleta, en un porcentaje muy elevado vuelve al uso del coche incrementando el riesgo de atropello.

El que un ayuntamiento pueda variar una norma estatal, establece un mal precedente. En este sentido, un hipotético cambio en las condiciones del casco puede traer consecuencias nefastas para la bicicleta en el potencial uso metropolitano y el desarrollo de la intermodalidad, ya que cada municipio puede cambiar a través de su ordenanza de movilidad las circunstancias de uso del mismo.

Contestación:

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que "reglamentariamente se fijen excepciones" a lo previsto en dicho apartado":

> ***Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.***
>
> *(…)*
>
> *El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.*
>
> *Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado".*

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

> ***"Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.***
> *(…)*
>
> *Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.*
>
> *Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

> ***"Artículo 7 dela LTSV. Competencias de los municipios.***
>
> *Corresponde a los municipios:*
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las*

calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

*"**Artículo 39 de la LCREM.** Ordenación local del tráfico.*

1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el
de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

w) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
x) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

ss) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

tt) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

uu) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

vv) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deben legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial;

Por los motivos expuestos **se desestima** la alegación.

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública**, se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 del Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:

"**Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:**

2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 *in fine* de la LTSV y 39.1 de la LCREM."

Por último se recuerda que es obligación de los Poderes Públicos regular las condiciones que promuevan la seguridad vial en el uso de las vías y espacios públicos, que dicha obligación es más intensa en relación con las personas menores de edad y que la circulación en condiciones de seguridad mediante la exigencia del uso obligatorio de los 16 a los 18 años se considera un elemento esencial tanto para garantizar la integridad física de las personas menores de edad que se desplacen en bicicleta o en VMP como para su educación vial.

Al contrario de lo que plantea la alegación la mejora de la seguridad vial incrementará el uso de la bicicleta y podrá hacer que el incremento del número de ciclistas mejore a su vez las condiciones generales de seguridad vial de los ciclistas. Por tanto, la exigencia del uso del casco constituye una medida fundamental de seguridad vial y, por ende, una medida de fomento del uso de la bicicleta en la movilidad urbana.

Se modifica la MAIN para incluir la argumentación expresada en la contestación a esta alegación.

18ª) Alegación: artículo 167.3 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 167.3: "Las bicicletas circularán por la calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Al circular por la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril que estén utilizando en ese momento **(posición primaria), sin perjuicio de adoptar una posición lateral (posición secundaria) en carriles o calles "extraanchos" siempre que se asegure una distancia lateral de seguridad de no menos de 1,5m. con el vehículo que quiera adelantar**. Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otros ciclistas y demás personas usuarias de la vía por su anchura o estructura".

Dada la gran variedad de calles y carriles de las ciudades, el obligar sin más a que un ciclista ocupe la parte central del carril o una calle, le expone al riesgo de que pueda ser adelantado por vehículos sin conservar la distancia lateral de seguridad en calles o carriles "extraanchos" (a partir de 4,5m).

Contestación:

Se desestima por los siguientes motivos:

Se considera que la circulación en la posición central es la que mayor seguridad ofrece a las personas que circulan en bicicletas, motocicletas y VMP, porque obliga a los vehículos que quieran adelantarles a hacerlo a través del carril contiguo, sin invadir el carril por el que circula la bicicleta, y porque permite una mayor maniobrabilidad en caso de que un vehículo estacionado en la acera abriera una puerta o se produjera el acceso a la calzada de un peatón.

La redacción propuesta por la alegación introduce un elemento de complejidad para el ciclista en relación al ancho de la vía ("carriles extraanchos") que se considera inadecuada porque podría inducir a error a las personas usuarias de bicicletas, dado que la circulación de bicicletas y VMP por los carriles bus está sujeta a las limitaciones del artículo 167.6.

Por último se señala que el artículo 167.3 permite lógicamente al ciclista adaptar su circulación dentro de carril para adaptarse a las condiciones de circulación y de la vía, por ejemplo para esquivar una rugosidad del firme o abrir su posición para llevar a cabo un giro.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

19ª) Alegación: artículo 167.6 OMS.

Solicita sustituir la propuesta de artículo 167.6 de la OMS del Proyecto inicial por la siguiente redacción: "6. En caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas pueden hacer uso de los mismos siempre que no haya un carril específico para ellas. Si se tratase de un carril bus, las bicicletas pueden hacer uso del carril reservado, sin perjuicio de poder emplear cualquier otro. La circulación de las bicicletas por el carril bus se realizará lo más próximo posible a la derecha siempre guardando la distancia de seguridad lateral con el bordillo o con los vehículos aparcados (efecto dooring), En la maniobra de adelantamiento, el autobús empleará el espacio de calzada necesario para asegurar la suficiente distancia de seguridad lateral con la bicicleta".

Contestación:

El Proyecto inicial mantiene íntegro el contenido normativo de la regulación del vigente artículo 167.6 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS), dado que tan solo ha modificado, por razones de técnica normativa, la expresión numérica en letras de la sección mínima de los carriles bus en los que las bicicletas pueden circular si la señalización lo autorizara.

Se desestima por los siguientes motivos:

1º) De conformidad con lo previsto en el artículo 143.2.1º) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS) de 5 de octubre de 2018, los carriles bus están exclusivamente reservados para la circulación y parada de los autobuses del transporte público colectivo urbano de viajeros regular de uso general (en delante, TPCURUG), quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

2º) La libre y generalizada circulación de bicicletas por los carriles reservados a los autobuses no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado. La promoción del uso de la bicicleta no puede llevarse a cabo trasladando la movilidad ciclista a los carriles reservados a los autobuses del TPCURUG.

3º) El vigente artículo 176.6 de la OMS, cuyo contenido normativo se mantiene por el Proyecto normativo inicial, limita la posibilidad de autorizar mediante señalización la circulación de bicicletas a aquellos carriles reservados para la circulación de autobuses cuya sección de

calzada disponga de al menos cuatro metros y medio. Se trata de una disposición técnica dirigida a los servicios técnicos municipales competentes en materia de planificación de la movilidad, no a los ciclistas que solo podrán circular por carril bus si expresamente les autoriza la señalización instalada. Por tanto, las bicicletas solo podrán circular por aquellos carriles bus cuya señalización así lo permita expresamente, carriles que deberán disponer de una sección de al menos 4,5 metros.

4º) En lo relativo a la circulación de ciclistas por aquellos carriles bus expresamente autorizados por la señalización, se considera necesario mantener la circulación lo más próxima a la izquierda de carril bus para evitar accidentes como consecuencia de la invasión de la calzada por peatones o la apertura de puertas de los coches estacionados, pudiendo así disponer las personas ciclistas de la seguridad que supone la línea continua delimitadora del carril bus que se situaría a su izquierda y la distancia respecto a los posibles vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la calzada.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

20ª) Alegación: artículo 167.9 OMS.

Solicita suprimir el artículo 167.9 que prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

No hay legislación nacional que prohíba la circulación por túneles y no hay datos de siniestralidad que lo acredite. Los túneles y los pasos inferiores y elevados pueden suponer grandes ventajas en los desplazamientos en bici ya que acortan la distancias y salvan desniveles que de otro modo serían disuasorios para la bicicleta. Prohibir el acceso de las bicicletas sin más, es un ataque directo a la movilidad ciclista y provoca un alejamiento de los distintos barrios de la ciudad.

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

> *"8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid".*

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

> *"9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación".*

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se excepciona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

> *"1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine".*

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

> *"Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección".*

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

> *"4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante".*

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

> *"3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.*
>
> *Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana".*

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para

facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello**, se estima la alegación**, **se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

> *"Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.*
>
> *Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:*
>
> *z) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*
> *aa) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones".*

21ª) Alegación: artículo 169.1 OMS.

Solicita que se añada el siguiente párrafo al artículo 169.1 de la OMS: Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos.

La naturaleza no motorizada de la bicicleta obliga a que debamos asegurar trayectos eficientes y eficaces. El uso bidireccional de las calles para la bici, al margen del sentido que puedan tener coches o motos, es un requisito para una buena promoción de la bicicleta.

Contestación:

La promoción del uso de la bicicleta no puede hacerse mediante la autorización de la circulación a contrasentido que genera riesgos de seguridad vial tanto para la propia persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía pública.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación. La circulación a contrasentido en las calles 20 y 30 supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalizado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización.

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de vehículos especialmente ligeros y manejables, pero decaen ante la evidencia del riesgo de seguridad vial que supone la circulación en sentido contrario al de la marcha, que introduce un factor de riesgo relevante de seguridad vial tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, de las personas ciclistas que circulan a

contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas, que pueden ser especialmente graves en caso de calles 20 de plataforma única conforme a lo previsto en el artículo 50.1.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Por idénticos motivos de seguridad vial se considera inadecuada la autorización de la circulación a contrasentido de bicicletas en las calles 30.

No puede admitirse la circulación de bicicletas a contrasentido para satisfacer la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

22ª) Alegación: artículo 169.2 OMS.

Solicita suprimir la referencia a los “paseos pavimentados” por el término “caminos”, dando la siguiente redacción al primer párrafo del artículo 169.2 de la OMS: En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los **caminos** de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

El término paseo pavimentado es confuso ya que aunque el asfalto u hormigón puede ser el tipo de pavimento más reconocible también es pavimento el formado por tierra compactada. Todos ellos cumplen la función de un pavimento: uniformidad, resistencia de arrastre y drenaje. Para evitar interpretaciones erróneas casi mejor fijarnos en el carácter comunicativo de la vía como hace el artículo 169.3.

Contestación:

La redacción del vigente artículo 169.5 de la OMS, conservada en la propuesta del artículo 169.2 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial limita la circulación de bicicletas en parques y jardines urbanos para garantizar la seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente del parque, que solo podrán encontrarse con bicicletas y VMP en los paseos pavimentados, no en los paseos de tierra compactada que deben reservarse a los peatones para su protección y la del patrimonio verde de los parques y jardines urbanos.

Por tanto, **s**e desestima la alegación por motivos de seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente en los caminos de tierra compactada de los parques y jardines urbanos y por razones medioambientales para promover la protección de su patrimonio verde de los mismos frente a las consecuencias de la circulación de vehículos como

bicicletas, VMP y el resto de vehículos autorizados para acceder a cada respectivo parque o jardín urbano, dado que cada parque y jardín debe ordenarse mediante la señalización oportuna para proteger su patrimonio verde y, en su caso, su valor histórico en el caso de parques históricos como El Retiro sujeto a especial protección en tanto que Bien de Interés Cultural.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

23ª) Alegación: artículo 169.5 OMS.

Solicita suprimir el artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, que prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos.

La denominación de la M-30 como "Calle 30" es contradictoria con el carácter actual de la vía. Son muchos los estudios y proyectos que proponen una reforma de este gran eje como vía urbana dotada de transporte público, paseos peatonales, carriles bici, servicios, incremento de la vegetación, etc. De hecho hay una parte de esta "autopista" que ya es vía urbana como la correspondiente a la avenida de la Ilustración. Entendemos que es un exceso la prohibición generalizada de la bicicleta en el conjunto de la vía, aunque entenderíamos las prohibiciones dentro de los tramos que tienen consideración y son autopistas.

Contestación:

La redacción del artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo aplica en el ámbito de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid la prohibición de circulación de bicicletas por autopistas y autovías regulada en el artículo 20.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) y en el artículo 38.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

De la misma manera que no puede circular por la M-30, porque tiene la configuración de autovía, tampoco pueden circular por sus accesos porque se trata de vías unidireccionales que confluyen en la autovía, de forma que un vehículo que accediera a dicha vía de acceso tendría que quedarse en el arcén de la vía hasta que fuera retirada por una grúa, lo que supondría un riesgo de seguridad vial tanto para la persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía y que podría ocasionar problemas circulatorios.

Si la persona ciclista circulara en contra del sentido de circulación de carril de acceso a la M-30 cometería una infracción muy grave por circular en contra sentido y por generar un grave riesgo de seguridad vial resto de personas usuarias de la vía.

Debe precisarse que la redacción del artículo 169.5 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo no impediría circular a las bicicletas por las vías laterales de la Avenida de la Ilustración en mayores condiciones de seguridad vial que en la parte central de la vía que tiene un límite de velocidad superior ni impediría los movimientos circulatorios perpendiculares mediante los oportunos giros semaforizados hacia las vías urbanas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza. Se modifica la MAIN para recoger parte de la argumentación expuesta en la contestación a esta alegación.**

24ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita añadir al artículo 171 un nuevo apartado 4 con la siguiente redacción: "4. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto. En particular, en aquellos cruces semaforizados en los que exista paso de peatones, los ciclistas respetarán en todo momento la prioridad peatonal".

Es práctica habitual en todas las ciudades con un mayor desarrollo ciclista, una ordenación de los cruces particular para las bicicletas. No olvidemos que en origen los semáforos fueron creados pensando en el tráfico de coches y no en el tránsito peatonal o ciclista. Poder hacer un giro o proseguir recto, otorga al ciclista una ventaja al respecto del tráfico de motor reforzando su visibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en el trayecto. Además, el uso de una señal para autorizar este movimiento en lugar de añadir un foco más al semáforo, permite conseguir el mismo objetivo, pero de forma más rápida y barata. Es desolador comprobar cómo se reduce la funcionalidad ciclista con respecto a la ordenanza de 2018, cuando debería ser al contrario.

Contestación:

El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido

propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda -vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas crean que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

25ª) Alegación: artículo 171.3 OMS.

Solicita añadir al artículo 171.3 de la OMS, que regula la posibilidad de las bicicletas de hacer uso de las líneas de detención adelantada señalizada horizontalmente en los cruces semafóricos, el siguiente párrafo: “Para asegurar la máxima visibilidad y en caso de no existir adelantabicis, las bicicletas podrán rebasar la línea de detención semafórica y situarse por delante del paso de peatones. Esta maniobra se realizará extremando las precauciones y siempre contando con que la prioridad es del peatón”.

No todos los semáforos disponen de adelantabicis por lo que el grado de visibilidad del ciclista varía uno de otros. Para asegurar la visibilidad en todos es preciso que el ciclista pueda adoptar una posición que asegure su visibilidad frente al resto del tráfico.

Contestación:

Se desestima por razones de seguridad vial. La bicicleta es un vehículo y como tal no debe atravesar el paso de peatones para situarse en una posición adelantada al otro lado de paso de cebra respecto a los vehículos porque:

oo) la ordenación del tráfico regulada por el semáforo vincula a todos los vehículos que circulan por el carril semaforizado, tanto a los automóviles como a las bicicletas, motos, VMP y el resto de vehículos;

pp) supondría atravesar y traspasar la línea de detención semafórica;

qq) supondría un riesgo para la seguridad vial de las personas que atraviesan peatonalmente el paso de peatones;

rr) podría suponer un riesgo para las personas ciclistas que llevaran a cabo tal movimiento, porque podrían verse sorprendidos por un vehículo que circula correctamente en el sentido de su marcha, autorizado por un semáforo en vede situado en una posición perpendicular a la del semáforo en rojo que la bicicleta ha sobrepasado;

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

26ª) Alegación: artículo 165 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 165 de la OMS: “Art. 165. Líneas de detención adelantada.
1. Para favorecer la circulación y la seguridad de las bicicletas y VMP, se implantarán líneas de detención adelantada para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos. Estas líneas de detención afectarán igualmente al carril bus
2. Las líneas a las que se refiere el apartado anterior podrán utilizarse también por motocicletas y vehículos asimilados sin emisiones, en las mismas condiciones que las establecidas para las bicicletas”.

Las ventajas de los avanza para las bicicletas son conocidas: mayor visibilidad, menor estrés, menor exposición a gases contaminantes, ligera ventaja en la iniciación de la marcha, etc. Al ser, como hasta ahora, un espacio compartido con motos hace que las ventajas disminuyan considerablemente. Es más, la exposición a gases se mantiene y la intensidad al ruido se eleva.

Creemos que un vehículo motorizado, tiene una capacidad de arranque suficientemente elevada como para no precisar este espacio y su presencia es más que evidente por el ruido de sus motores. Desincentivar el uso de vehículos motorizados es clave para promover los modos de movilidad activa, reducir los niveles de contaminación y crear condiciones más seguras para toda la población y esto pasa necesariamente por no otorgar privilegios.

Los autobuses son también, y en su gran mayoría, vehículos contaminantes y pesados por lo que de compartir este espacio restan visibilidad a la bicicleta, reducen su seguridad y dificultan el giro a la derecha. Recordamos el artículo 64 del Reglamento General de Circulación en lo

que se refiere a la prioridad de las bicicletas con respecto a los vehículos a motor. Dicha prioridad debe facilitarse y anticiparse.

En todo caso, estos espacios podrían compartirse con vehículos sin emisiones, sin ruido y que no resten visibilidad al ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 165 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

cc) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
dd) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Sin perjuicio de ello se le informa que la regulación de artículo 165 de la OMS responde a razones de seguridad vial aplicables tanto a las bicicletas como a las motos y VMP y que debe mantenerse la prioridad del TPCURUG, reiterándose lo expresado previamente respecto de los carriles bus en contestaciones previas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

27ª) Alegación: artículo 172.2 OMS.

Solicita suprimir el artículo 172.2.a) de la OMS, que establece la obligación del uso de casco homologado o certificado por la persona que conduce el vehículo durante su conducción que se lleve a cabo para el desarrollo de una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas.

El uso del caso debe ser recomendado y no obligatorio. En el caso de ciclistas profesionales que desarrollan una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas, parece más razonable asimilarlo a la excepción que establece el propio Reglamento General de Circulación (Art. 118) sobre el uso del casco de los ciclistas profesionales ya sea durante los entrenamientos o en competición. En estos casos se regirán por sus propias normas.

Contestación:

El artículo 172.2 de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo, se aprobaría en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación

reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

u) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
v) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

oo) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

La exigencia del casco de hecho debe constituir una condición de seguridad en el trabajo que debe asegurar el empleador para garantizar su salud y seguridad laboral.

pp) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública y a la razón imperiosa de interés general de protección de los derechos de los trabajadores, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica de transporte urbano de mercancías (DUM) y actividades turísticas respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial y están expuestos a una mayor probabilidad de sufrir un accidentes. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

qq) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

rr) **Proporcionalidad:** el supuesto de exigencia del uso del casco de artículo 172.2 de la OMS se limita exclusivamente a las personas que hacen un uso intensivo de las vías públicas municipales para llevar a cabo una actividad económica de transporte de mercancías urbanas o al transporte de personas distintas de la persona que la conduce

por estar más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial.

La circulación de los ciclistas que llevan a cabo distribución de mercancía que llevan a cabo una intensa circulación en situaciones de un intenso y cambiante tráfico urbano no pude equipararse a la circulación por vías interurbanas de los ciclistas federados que entrenan y compiten profesionalmente en carreras de velocidad o resistencia regulada en el artículo 118 del RGC.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

28ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita a la definición de zona peatonal del Anexo III el siguiente párrafo: "Quedan excluidas las bicicletas que podrán hacer uso de este espacio guardando las debidas condiciones de seguridad y prioridad de los peatones, salvo prohibición expresa señalizada".

O alternativamente sustituir la definición por el siguiente párrafo sacado del manual de Infraestructura Ciclista del Ayuntamiento de Madrid: "Zona Peatonal Autorizada (ZPA): espacios peatonales donde se autoriza excepcionalmente la circulación de bicicletas" y modificar el conjunto del articulado en sustitución de Zona Peatonal.

Contestación:

Se desestima porque la definición recogida en el Proyecto normativo reproduce la definición contenida en el Punto 59 del "Anexo I. Conceptos básicos" del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

29ª) Alegación: artículo 177.2.a) OMS.

Solicita sustituir que establece la obligación de circular por el centro del carril por la siguiente redacción: "Su circulación se hará por la parte central del carril sin perjuicio de adoptar una posición secundaria (lateral) en carriles o calles extraanchas (más de 4,50 m.)".

Contestación:

Se desestima por los motivos previamente expuestos:

Se considera que la circulación por la parte central del carril es la que mayor protección a la persona ciclista porque obliga a cualquier otro vehículo que quiera adelantarla a hacerlo a través del carril contiguo y porque permite ofrecerle mayor espacio de maniobrabilidad en

caso de invasión de un peatón o un bien u obstáculo en la calzada o la apertura de la puerta de un vehículo estacionado en la banda de estacionamiento.

Es una obligación de diligencia, por lo que la persona ciclista puede adaptar su circulación a las condiciones de la vía, situándose en otra parte de carril en función de las circunstancias del tráfico y de las condiciones de la vía, puede esquivar un bache o adaptar suposición para girar en una calle transversal.

Se dan por reproducidas las consideraciones expresadas previamente respecto de los carriles "extraanchos" y los carriles bus.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

30ª) Alegación: artículo 235.1.j) OMS.

Solicita suprimir la referencia a las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP de la propuesta de redacción de artículo 235.j) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Volvemos a incurrir en el error de equiparar un medio no motorizado como las bicicletas a las motos o coches. Sin que pongamos en cuestión el apercibimiento por el incumplimiento de alguna de las normas, la inmovilización de una bicicleta es claramente excesiva. Y más si se trata de circulación de bicicletas en carriles bici.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 235.1.j) de la OMS, en lugar de al artículo 235.j), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Es preciso señalar que la inmovilización es una medida provisional, no una sanción de tráfico.

Se estima parcialmente la alegación porque el artículo 104.1.c) in fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que:

> *"Artículo 104 de la LTSV. Inmovilización del vehículo.*
> *1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando:*
>
> > *c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas".*

Por tanto, debe suprimirse la referencia a la inmovilización de bicicletas, no así de los VMP que no están sujetos a la excepción reconocida a las bicicletas y que estarían obligados al uso de casco en aquellos supuestos que se establezcan reglamentariamente en el RGC o en la OMS.

Por ello se estima la alegación en lo relativo a las bicicletas y se desestima respecto de los VMP, de forma que el artículo 235.1.j) de la OMS, propuesto por el Proyecto normativo, quedaría redactado en los siguientes términos:

> "Apartado j) del artículo 235 de la OMS:
>
> *"j) Cuando quien conduzca y/o, en su caso, quien le acompañe en motocicletas, ciclomotores, vehículos especiales a que se refiere la legislación sobre tráfico y los VMP en los que así se requiera, circulen sin casco homologado o certificado, hasta que subsane la deficiencia."*

31ª) Alegación: artículo 236.2.k) OMS.

Solicita sustituir la redacción de artículo 236.k) por la siguiente: "k) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP estacionados en la acera impidan o dificulten la realización por los servicios municipales de las tareas de mantenimiento o reparación de tales elementos, siempre que no puedan moverse de un lugar a otro donde no molesten". Para conservar el criterio de proximidad en el estacionamiento de bicicletas, es preciso complementar los aparcabicis como la posibilidad de amarre en el mobiliario urbano. Solo cuando una bicicleta impida labores de mantenimiento y reparación o dificulte gravemente el tránsito peatonal, podrá ser retirada (por su seguridad ya que habría que cortar el dispositivo que la amarra) siempre que sea imposible desplazarla a otro lugar conservando el amarre. Las bicicletas con sistema de autobloqueo sencillamente se desplazarán a otro lugar que no moleste

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.k) de la OMS, en lugar de al artículo 236.k), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.k) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada e vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: *"Siempre que…., cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público"*.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.k) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

32ª) Alegación: artículo 236.2.l) OMS.

Solicita añadir al artículo 236.l el siguiente contenido: "siempre que no pueda desplazarse a otro lugar conservando el amarre. En caso de ser una bicicleta con sistema de autobloqueo, bastará desplazarla hasta otro lugar".

El bajo peso de las bicicletas permite ser desplazadas a otro lugar que no moleste. Es un despropósito retirar las bicicletas y llevarlas a un depósito cuando la solución es mucho más sencilla, a no ser que haya una intención de acoso hacia la movilidad ciclista.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.l) de la OMS, en lugar de al artículo 236.l, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.l) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada de vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones…".

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.l) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

33ª) Alegación: artículo 237.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 237.1 de la OMS una nueva letra r) con el siguiente tenor literal: "r) Cuando impida o dificulte el acceso de las bicicletas a una instalación de aparcabicis".

Es obvio tener que asegurar el acceso a los aparcabicicletas si queremos asegurar cierta calidad en la movilidad ciclista.

Contestación:

El artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) habilita la retirada y depósito del vehículo: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público".

Por su parte el artículo 105.1.h) de la LTSV habilita legalmente la retirada de vehículos *"h) cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación"*.

El estacionamiento de vehículos que impidan estacionar o sacar bicicletas y VMP de los anclajes instalados en las reservas municipales causa una grave perturbación a los vehículos que no pueden estacionar ni ser extraídos de los anclajes para su circulación en términos del artículo 105.1.a) de la LTSV, obstaculizando y dificultando asimismo la circulación en términos del artículo 105.1.h) de la LTSV.

Al objeto de garantizar el acceso efectivo de las bicicletas y VMP a las horquillas aparcabicicletas municipales situados en el espacio público municipal, es decir, de garantizar la eficacia de las reservas de estacionamiento, **se estima la alegación** y se procede, en aplicación de los apartados a) y h) del artículo 105.1 del del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, a introducir un nuevo apartado "r)" en el artículo 237.1 de la OMS, que quedaría redactado en los siguientes términos":

> *"**Artículo 237.1.***
>
> *r) Cuando un vehículo obstaculice o impida el acceso o la salida de bicicletas y VMP a los anclajes municipales específicamente reservados para el estacionamiento de estos vehículos".*

Asimismo se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) para recoger dicho cambio y su fundamentación jurídica.

34ª) Alegación: artículo 237.2 apartados b) y c) de la OMS.

Solicita suprimir los apartados b) y c) de artículo 237.2 de la OMS.

Es un exceso hablar de daños o deterioro al patrimonio público el que haya alguna bici amarrada al mobiliario urbano e incluso a un árbol. Los actuales sistemas de amarre suelen están recubiertos de una funda que protege el objeto en el que se amarra. Además, la ligereza y mínimo volumen de una bicicleta o monopatín, en comparación a una moto, hace que sea muy difícil producir ningún daño.

Contestación:

Los apartados b) y c) de artículo 237.2 concretan supuestos de retirada de vehículo de la vía pública cuando sean ancladas a elementos vivos y/o a mobiliario y bienes de titularidad pública, pero que impliquen su deterioro. La finalidad de dichos apartados es concretar el supuesto de artículo 105.1.a) del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: "Siempre

que deteriore algún patrimonio público", en lo relativo a la protección de patrimonio municipal verde (arbolado u otros elementos vegetales) y de mobiliario urbano o de cualquier otra titularidad pública que pueda implicar el deterioro del patrimonio público".

No es posible admitir que el estacionamiento de bicicleta se produzca en cualquier parte y, además, con un potencial daño para el patrimonio público, ya sea arbolado o ya sea mobiliario.

El artículo 237.2, incluyendo los apartados a) y b), se fundamenta en el artículo 105.1.a) de la LTSV y en el deber de defensa, protección y conservación de patrimonio de las Administraciones Públicas regulado en la legislación patrimonial de las Administraciones Públicas, por lo que su supresión planteada por la alegación resultaría contraria a Derecho.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 237.2) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

35ª) Alegación: Anexo IV OMS. Acera-bici.

Solicita sustituir la definición de "acera-bici" del Anexo IV de la OMS por la siguiente: "Plataforma ciclista a la misma cota y en continuidad con la acera".

Aunque en la Ley de Tráfico, en el PDMCM de Madrid y en el Manual de Infraestructura ciclista habla de vía ciclista señalizada sobre acera, nos parece que la definición que da la Instrucción de Vías Pública de "*plataformas que discurren a la misma cota y en continuidad con la acera*" marca una mejor diferenciación con la acera y contribuye a la clarificación de uso.

Contestación:

Se desestima porque el Proyecto recoge la definición regulada en el punto 77 del "Anexo I. Conceptos básicos" del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

36ª) Alegación: Anexo IV OMS. Ciclocalle.

Solicita añadir a la definición de "ciclocalle", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "Es una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor **serán residentes y** se debe colocar una señal vertical correspondiente para autorizar este uso. Por defecto, los únicos vehículos que pueden circular por la Ciclocalle son las bicicletas".

Normalmente en Europa el uso del coche en una ciclocalle es ocasional y normalmente suele corresponder a población residente (paso a garajes o plazas de aparcamiento). De este modo aseguramos una baja intensidad motorizada y una convivencia con la bicicleta.

Contestación:

Se desestima porque la definición de ciclocalles está vinculada a la circulación de bicicleta y no tiene por qué implicar una restricción de la circulación motorizados que exclusivamente permita la circulación de los vehículos a motor de los residentes.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

37ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona de prioridad peatonal".

Solicita añadir a la definición de "Zona de prioridad peatonal", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "las bicicletas podrán circular por ellas en los dos sentidos, conservando en todo caso la prioridad peatonal".

El propio PDMCM se refiere a las calles de prioridad peatonal ("Calle residencial" / S-28 o ZONA30)) aptas para autorizar la circulación de bicis y "a contracorriente".

Contestación: Se desestima porque por motivos de seguridad vial, previamente expuestos, el Proyecto normativo suprime la posibilidad de circulación de bicicletas en zonas 30. La definición de la zona de prioridad peatonal no puede contravenir la regulación de la circulación de bicicletas contenida en los artículos 167 a 170 de la OMS.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

38ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona o calle residencial".

Solicita añadir a la definición de "Zona o calle residencial": que todas las calles de plataforma única se considerarán "calle residencial" de prioridad peatonal. En las calles de plataforma única, la señal S-28 podrá usarse con carácter informativo pero no determina su carácter de calle residencial.

Las calles de plataforma única están diseñadas para ser calles residenciales de prioridad peatonal, pero con la norma propuesta solo llegan a serlo si están señalizadas con S-28. Esto provoca muchos equívocos, ya que en muchos barrios como Malasaña la mitad de las calles de plataforma única tienen la señal s-28 y la otra mitad no, sin ningún orden aparente, por lo que es difícil saber en qué tipo de calle está uno. Además, si un peatón o vehículo entra a una calle residencial por cualquier punto que no sea el inicio de la misma calle, no tiene oportunidad de ver la S-28 o y no sabe si la calle es residencial o no.

Contestación:

La configuración de plataforma única determina la aplicación de la regulación de límite de velocidad a 20 kms/hora, de conformidad con lo previsto en los artículos 50.1.a) del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y 17.2.a) de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Pero ello no implica su configuración automática como zona o calle residencial. En este sentido debe recordarse que el artículo 112.8 del Reglamento General de Circulación exige la señalización expresa mediante señal S-28 para ordenar la vía como calle residencial:

> *"**Artículo 122 del RGC.** Circulación por la calzada o el arcén.*
>
> *8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal S-28 regulada en el artículo 159 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal.*

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

39ª) Alegación: Anexo IV OMS. Carril multimodal.

Solicita suprimir los "carriles multimodales" definidos en el Anexo IX de la OMS. Los llamados ciclocarriles han demostrado su inutilidad y comunican una falsa sensación de prioridad a los ciclistas. En la práctica, se comportan como un carril convencional. No tiene mucho sentido definir una diferenciación cuando no la hay.

Contestación:

Los vigentes ciclocarriles, que el Proyecto normativo denomina "carriles multimodales" por la posibilidad de circulación de otros vehículos como los VMP siempre que se circule empelando el casco para la protección de la cabeza por las personas usuarias de vehículos de movilidad personal, constituyen un elemento esencial de calmado del tráfico esencial para el fomento de la movilidad ciclista y la movilidad de los VMP, al garantizar las condiciones de seguridad vial esenciales para viabilizar la circulación de estos vehículos en carriles con limitación de velocidad a 30 kms/h.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

40ª) Alegación: artículo 168.1 OMS.

Solicita suprimir el artículo 168.1, que establece que la prohibición general de circulación de bicicletas por las aceras, calles y zonas peatonales, y que obliga al ciclista que precise acceder a éstas y a cruces de peatones señalizados, a que desmonte de la bicicleta y transitando con ella en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como peatón.

Contestación:

El artículo 168.1 de la OMS se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación. La circulación de bicicletas, motos y VMP por aceras y zonas peatonales se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

"Artículo 121 del RGC.

5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".

Por tanto la persona ciclista que desee circular con su bicicleta deberá desmontarse de la bicicleta y transitar peatonalmente con la bicicleta a su lado hasta el lugar en que desee volver a incorporarse al tráfico rodado una vez se incorpore a la calzada, momento a partir del cual podrá circular sobre la bicicleta.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

41ª) Alegación: artículo 168.2 OMS.

Solicita suprimir el apartado 2 de artículo 168 de la OMS y sustituirlo por el siguiente contenido: "Las personas menores de 14 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales solos o acompañados de un adulto también en bici. Circularán respetando la prioridad de los peatones, ajustando su velocidad a los mismos y mantendrán una separación mínima de un metro. En caso de alta densidad, desmontarán de la bicicleta y transitarán a pie por la acera con el vehículo a su lado".

En una ciudad sin apenas carriles bici protegidos y en un contexto (teórico) de promoción de la movilidad sostenible (en bici), parece razonable que como medida provisional y para promover el uso de la bici entre los más pequeños, estos puedan usar la acera, bien acompañados de un adulto también en bici o de forma autónoma. Pensemos en el camino escolar diario. Tal y como estaba redactado el artículo, no tiene mucho sentido hacer que el adulto en bici supervise al menor desde la calzada ya que, tanto la velocidad a la que iría como la atención al menor, podría suponer un factor de riesgo innecesario. Además, en calzadas de un único sentido, directamente sería imposible si el sentido del menor por la acera fuera contrario al de la calzada.

Contestación:

La regulación de artículo 168.1 de la OMS permite el desarrollo y fomento de uso de la bici por menores de 12 años, debiendo los padres u otros adultos que, en su caso, les acompañen transitar peatonalmente en aplicación del citado artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación.

Por razones de seguridad vial en las aceras, al objeto de proteger a las personas que transitan peatonalmente por las aceras y zonas destinadas a los peatones, se considera oportuna la edad de 12 años.

42ª) Alegación: artículo 20.2 OMS.

Solicita añadir al artículo 20.2 de la OMS un nuevo apartado i) con el siguiente contenido: "i) Los ciclos y bicicletas". La circulación de bicicletas según las condiciones de convivencia con los peatones asegura precisamente el objetivo del artículo: *"la reducción del nivel sonoro y de*

emisiones contaminantes, fomento de los modos sostenibles de movilidad o promoción económica" Difícilmente se promueven los modos sostenibles de movilidad si se prohíben las bicicletas.

Es importante diferenciar entre aceras y zonas peatonales (peatonalizaciones o áreas de prioridad peatonal) o Zonas Peatonales Autorizadas como hemos propuesto en anteriores alegaciones. Estas últimas pueden formar parte de un itinerario ciclista con características propicias de planeidad (orográficamente favorable), trazado directo (no rodeos), etc. (Art. 170.4 de la ordenanza en vigor) Evidentemente en las zonas peatonales se imponen condiciones claras de prioridad y seguridad peatonal tal y como hemos apuntado anteriormente. (alegación 13 y 26)

La permeabilidad ciclista en las calles es clave para un correcto desarrollo ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

s) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
t) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

43ª) Alegación: artículo 27.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 27.1 de la OMS el siguiente contenido marcado en negrita: "1. Las ocupaciones de las vías urbanas reguladas en esta Ordenanza requerirán autorización del órgano competente, previa la correspondiente solicitud de los interesados en los términos establecidos en esta Ordenanza. **Se exceptuarán aquellas actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico, en espacios de uso peatonal siempre que no perjudique el flujo de los peatones y la calidad estancial de la zona".**

Las áreas peatonalizadas deben favorecer la expresión cultural y espontánea de los ciudadanos. Cuando hablamos de dinamizar una ciudad debemos facilitar que en estos espacios puedan llevarse a cabo actividades artísticas sin que medie una tramitación burocrática previa. Bastaría el compromiso de que se realicen respetando la prioridad peatonal y la calidad estancial del área, aspecto éste que podría verse fortalecido al enriquecerse el uso y disfrute de la calle.

Contestación:

El artículo 27.1 de la OMS no es objeto no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo por lo que, en principio, no puede en esta fase del procedimiento

introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

q) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
r) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

No obstante, en la medida en que sí es objeto del Proyecto normativo el apartado 7 del mismo artículo 27 de la OMS se considera adecuado entrar al fondo de la cuestión planteada por la alegación, al objeto de facilitar la más amplia motivación de las alegaciones formuladas durante la información pública.

En ese sentido la alegación debe desestimarse porque los usos del espacio público peatonal y de las zonas estanciales son y deben ser objeto de autorización municipal porque el uso del espacio público municipal para el desarrollo de "actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico" afecta a los derechos del resto de personas usuarias del espacio público, puede afectar a la prestación de servicios públicos así como a la protección de patrimonio de las Administraciones Públicas.

En este sentido se recuerda que de conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV, corresponde a os municipios *"la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social"*.

Por su parte, el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid atribuye expresamente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".*

La autorización de la ocupación regulada en el artículo 27.1 de la OMS es el instrumento jurídico imprescindible para armonizar los distintos usos y necesidades del espacio público municipal.

Por todo ello **se desestima** la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 59 Participantes 1

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por Dª./D. [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210713676 por el que Dª./D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

q) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

   En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

r) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

a) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

b) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

   Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

c) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

d) Proporcional, porque:

   1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

   2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

   3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 60

D. [redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210713728 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando*

no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

s) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

t) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las

Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

u) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

v) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

y) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

z) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes

dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

aa) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

bb) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

cc) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

dd) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las

necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

jj) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

kk) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

ll) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

mm) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

nn) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

oo) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

pp) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1

de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 61 Participantes 1

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210713791 por el que **D.** [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al

cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *qqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *rrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *sss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *ttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*
>
> ***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*
>
> ***4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos***

incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

i) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

j) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

a) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

b) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

c) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

d) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 62

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210713863 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

a) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*

b) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al

artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

> 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
>
> 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
>
> 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 63

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210713896 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante

la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

uuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

www) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxx)crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

k) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

l) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1,*

7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

m) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

n) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

o) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

e) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

f) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 64 Participante 1

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210713937 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

c) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

i) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

j) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

k) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

l) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo"*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

> i) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

> j) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de

las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

k) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

l) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

e) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

f) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 65

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210713986 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio

ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

q) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

r) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

s) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

t) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real

Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000

2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

d) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
e) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
f) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

u) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la

ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

v) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

wwwww) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

xxxxx) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

yyyyy) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

zzzzz) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

aaaaaa) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

bbbbbb) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

cccccc) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

dddddd) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

eeeeee) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *yyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *zzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *aaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *bbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 66

Dª./D.

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714039 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica

responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

w) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

x) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su

racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *ffffff) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ggggg) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *hhhhhh) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

iiiiii) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

jjjjjj) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

kkkkkk) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

llllll) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

mmmmmm) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

nnnnnn) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

cccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

dddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

f) clasificación ambiental A: 0,705;
g) clasificación ambiental: 0,453;
h) clasificación ambiental C: 0,098;
i) clasificación ambiental ECO: 0,015;
j) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *“proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar*

el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo", tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 67

D. MIGUEL ASENSIO RUIZ

PYRAMD CONSULTING SL

Contestación a las alegaciones formuladas por D. MIGUEL ASENSIO RUIZ de PYRAMD CONSULTING SL al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714079 por el que **D. MIGUEL ASENSIO RUIZ de PYRAMD CONSULTING SL** formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

El hecho de contemplar las limitaciones de circulación de ciertas categorías de vehículos en la zona de bajas emisiones (ZEB) y en zonas de bajas emisiones de especial protección (ZBEDEP) referida a la zona centro (ampliada incluso a Plaza Elíptica), fomentando solo el acceso a vehículos no contaminantes y excluyendo totalmente de la ecuación a los vehículos de categoría medioambiental A (ejemplo en Art. 49.7 se establece la prohibición del estacionamiento en zona SER las 24 horas al día todos los días del año) no existe un plan serio de ayudas a la renovación de vehículos a los colectivos más desfavorecidos o en su caso plan concreto de fomento y reducción de tarifas en el transporte público, podría suponer la vulneración del Art. 14 CE, junto al 19 que recoge la libertad de circulación y al 40.1 que establece que "los poderes públicos promoverán las condiciones favorables para el progreso social y

económico y para una distribución de la renta regional y personal más equitativa, en el marco de una política de estabilidad económica". Sin olvidar en este punto los que utilicen su vehículo como herramienta de trabajo.

Contestación:

Los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de esta ordenanza.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación:

No se deduce que esté tampoco adecuadamente motivada, de no ser por razones recaudatorias, la implantación de más zonas SER, DT 5ª.

Contestación:

De los estudios realizados sobre la demanda de estacionamiento e incorporados al expediente sometido a información pública relacionados en la MAIN a la que se han incorporados sus conclusiones, la Ordenanza de Movilidad establece las zonas de ampliación que, al sufrir un efecto frontera, presentan una grave situación de déficit de estacionamiento para los residentes de una manera general y sistemática.

Por último, y en referencia al afán recaudatorio que alega motiva la actuación de este Ayuntamiento, ha de saber que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar es de 0,067 €.

Por todo ello, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenación ni de la MAIN.

3ª) Alegación:

El fomento de los vehículos no contaminantes, en particular de los eléctricos que subyace en todo el articulado deberá también contemplar el impacto que esta circunstancia tiene en la limitación de esta fuente de energía y el impacto que la subida de las tarifas puede implicar a la totalidad, art. 45.2 CE (2. Los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida...).

Contestación:

El contenido de esta alegación excede de los objetivos de esta ordenanza, la valoración de los impactos sobre el consumo de energía eléctrica y sus tarifas se basan en regulaciones de ámbito estatal con un alcance que no puede ser contemplado en una norma municipal.

Por todo ello, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenación ni de la MAIN.

4ª) Alegación:

En el **art. 194**, no aparece tampoco excesivamente motivada la razón para limitar la presencia de número de vehículos destinados al arrendamiento de vehículos sin conductor de corta duración y sin base fija.

Contestación:

Se desestima. Dado el carácter necesariamente limitado del espacio público y la necesidad de priorizar la satisfacción de los distintos intereses generales establecidos por el Ordenamiento Jurídico de forma compatible con la garantía de los derechos individuales, el otorgamiento de autorizaciones para el aprovechamiento especial del dominio público constituido por el arrendamiento de vehículos de movilidad urbana sin base fija se encuentra necesariamente limitado en su número, por lo que su otorgamiento se sujeta a régimen de concurrencia pública competitiva conforme a lo previsto en los artículos 92.1 y 96.1 dela Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP). A mayor abundamiento, solo se somete a autorización previa el aprovechamiento especial de dominio público municipal para llevar a cabo la actividad económica que supone el estacionamiento en vía pública de los patinetes eléctricos sin base fija ("free floating").

Por todo ello, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenación ni de la MAIN.

5ª) Alegación:

En **art. 15 1-a 4º,** se mantiene que las cámaras OCR puedan utilizarse incluso para la comprobación del cumplimiento de las obligaciones del IVTM, lo que entendemos no deja de ser una extralimitación en los fines que deben presidir el uso de cámaras, que es la detección de
infracciones que no se puedan detectar de otro modo, algo que no ocurre con la liquidación de impuestos, en los que el Municipio tiene el control según la propia Ordenanza reguladora a través del sistema de autoliquidación y si éste no se cumple, cursar la oportuna reclamación ya que dispone de todos los datos y del calendario de liquidación.

Contestación:

Se estima, porque **ARTÍCULO 15 DE LA OMS:**

Las cámaras OCR no se emplean para comprobar el cumplimiento de una obligación legal tributaria (estar al corriente del pago del IVTM), sino la comprobación de alta en el IVTM porque es un requisito para beneficiarse del régimen transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera, cuestión que se encuentra ya incluida en el artículo 15.1.c).2ª de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto. Por ello se modifica la redacción que el Proyecto definitivo propone dar al artículo 15.1.c).4.ª de la OMS para suprimir la referencia a impuestos (IVTM) y tasas.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el artículo 15.1.c).4ª que queda redactado en los siguientes términos**:

"4.ª Inspección técnica de vehículos (en adelante, ITV) y aseguramiento obligatorio;"

Se modifica la MAIN para recoger esta modificación.

6ª) Alegación:

En art 50.1 a la hora de describir los requisitos para ser considerado residente a los fines de la Ordenanza, mantiene en los usuarios de vehículos de renting, aspectos que podrían vulnerar los principios de igualdad (art. 14) y también el de libertad de establecimiento de empresa del art. 38, ya que exige a las empresas titulares de los vehículos que tengan su domicilio en Madrid el tener empadronada en ella su flota, algo que no exige si la titular no tiene su domicilio en Madrid.

Contestación:

Se desestima porque la redacción de artículo 50.1 de la OMS propuesto por el Proyecto normativo no exige dicho requisito cuando el vehículo sea propiedad de una persona jurídica con domicilio en un municipio distinto al de Madrid.

Por todo ello, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenación ni de la MAIN.

7ª) Alegación:

En el art. 241.2.3 cuando hace referencia a las denuncias del SER y SACE que deberán acompañarse de imágenes y a fin de dar cumplimiento al 83.2 LSV, pierde la oportunidad de preveer que dichas imágenes deben acompañarse de los certificados que acrediten el correcto funcionamiento de los medios técnicos empleados que sólo lo exige en el art 242 para cinemómetros y aparatos utilizados en la formulación de denuncias dinámicas.

Contestación: Los artículos 241 y 242 de la OMS se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 83.2 de la LTSV.

Por todo ello, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenación ni de la MAIN.

8ª) Alegación: Artículo 6.5 OMS.

Modificación del artículo 6.5 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible La obligación que señala la modificación al artículo 6.5 del proyecto de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid de exhibir y, por tanto, obtener el distintivo ambiental, a todo vehículo que circule o estacione en las vías urbanas del término municipal de Madrid vulnera el principio de legalidad, jerarquía normativa y seguridad jurídica, todos ellos consagrados en el artículo 9.3 de la Constitución Española. Los distintivos no se encuentran regulados en ninguna normativa con rango de Ley, vulnerándose el principio de legalidad, jerarquía normativa y seguridad jurídica y por tanto no se pueden utilizar como criterio para regular la circulación y el estacionamiento de los vehículos.

La Dirección General de Tráfico, no obliga a la obtención y uso de los distintivos, siendo su uso siempre potestativo. Se vulnera también el principio de igualdad, consagrado en el artículo 14 de la Constitución Española en relación con el 9.2 del mismo texto legal, por cuanto, un ciudadano que circule en otro municipio que no sea Madrid, podrá acceder y circular libremente sin tener que desembolsar y adquirir el distintivo, y sin embargo, para circular y estacionar en Madrid, se tendrá que asumir una obligación económica y funcional cuando la normativa estatal le otorga un carácter voluntario.

Contestación:

El artículo 6.5 de la OMS se ajusta plenamente a las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Madrid en la LCREM tal y como ha sido reconocido por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid.

La alegación confunde deliberadamente la diferencia entre la clasificación ambiental de los vehículos y la señal del vehículo sobre su potencial contaminante (distintivo).

La regulación de Madriz ZBE y de las ZBEDEP toma en consideración la clasificación ambiental de los vehículos porque es el instrumento jurídico objetivo que clasifica los vehículos según su potencial contaminante. La regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica toma en consideración la clasificación ambiental de los vehículos en función de su clasificación en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior del Gobierno de España, no en atención a los distintivos ambientales que solo son señales en los vehículos.

Por todo ello, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenación ni de la MAIN.

9ª) Alegación:

Modificación del artículo 21 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible En punto tercero se prohíbe la circulación por la Zona de Bajas emisiones (ZBE) a los vehículos que no dispongan de distintivo ambiental.

Como se ha comentado en el punto anterior vulnera el principio de legalidad, jerarquía normativa y seguridad jurídica, todos ellos consagrados en el artículo 9.3 de la Constitución Española, así como el principio de igualdad, consagrado en el artículo 14 de la Constitución Española en relación con el 9.2 del mismo texto legal.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *gggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *hhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *iiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *jjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en*

adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

k) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

l) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

La regulación de Madrid ZBE satisface el principio de igualdad porque tiene por objeto a los vehículos más contaminantes, aquellos cuya circulación supone un mayor perjuicio para la salud humana y el medio ambiente urbano.

Por todo ello, **se desestima la alegación.**

Como consecuencia de esta alegación y al objeto de ofrecer mayor seguridad jurídica **se modifica la redacción del primer párrafo del artículo 21.3 de la OMS** propuesta por el Proyecto normativo, que queda redactado en los siguientes términos:

> "3. De conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la LCA, al objeto de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, se prohíbe la circulación en las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE a los vehículos con clasificación ambiental A en el RV, según su potencial contaminante, en los términos previstos en el apartado 2 de la disposición transitoria primera".

Se modifica la MAIN a efectos de recoger la modificación y los argumentos expuestos.

10ª) Alegación:

En cuanto a la excepción prevista en el artículo 3 b) del artículo 21, se exceptúa de la prohibición de acceso a los vehículos que tengan reconocida la condición de históricos conforme a lo dispuesto en el Reglamento de Vehículos Históricos RD 1247/1995. Sin embargo, no se incluyen dentro de la excepción a los vehículos clásicos, no históricos.

El artículo 9.2 de la CE establece la obligación de los poderes públicos a promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas, remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social. Afecta, por tanto, al colectivo de personas físicas y jurídicas que dispongan en titularidad de vehículos catalogados como clásicos y antiguos, de más de 30 años en muchos casos.

No permitir la circulación de los vehículos clásicos que no han sido matriculados como Históricos, merma directamente a un colectivo cuyo objetivo es preservar la propia historia y cultura de la automoción, labor que en ningún caso debe entenderse reñida con el objeto de la Ley de cambio climático y que debe ser igualmente protegida, como se ha manifestado, por los propios poderes públicos. La Constitución, en su artículo 46, exige a los poderes públicos la conservación, así como que se promueva el enriquecimiento del patrimonio histórico, cultural y artístico de España y de los bienes que lo integran, cualquiera que sea su régimen jurídico y su titularidad, exigencia que conllevó a la promulgación de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español cuyo objeto, según el mandato que a los mismos dirige el artículo 46 de la Constitución, es la protección, acrecentamiento y transmisión a las generaciones futuras del Patrimonio Histórico Español.

Entendemos que los vehículos clásicos, no catalogados como históricos, deberían de incluirse en esta excepción de acceso a la ZBE acreditando la condición de vehículo clásico a través de un certificado emitido por la Federación Española de Vehículos Históricos -FEVA- o por alguna de las Asociaciones de Vehículos Clásicos o Históricos adscritas a la FEVA.

Contestación:

1. La normativa estatal y municipal otorga un especial tratamiento a los vehículos históricos que cumplan los requisitos del citado RVH, no a cualquier vehículo con una antigüedad de más de 30 años.
La alegación referida a los vehículos clásicos, entendidos como aquellos vehículos de más de 30 años, no puede ser atendida porque el concepto de vehículos clásicos es un concepto comercial pero no jurídico: el ordenamiento jurídico solo ofrece una especial protección a aquellos vehículos matriculados como vehículos históricos

Los vehículos históricos se encuentran regulados por Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos (BOE núm. 189, de 9 de agosto de 1995).

En esta norma, en su artículo 10 se establecen las condiciones de circulación de estos vehículos estableciendo que "*En lo no previsto específicamente, serán de aplicación a los vehículos históricos las normas que regulan la circulación de los vehículos en general ".*

2. Los vehículos con clasificación ambiental "A" son los vehículos más antiguos y contaminantes.

Un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente. Lo que demuestra el elevado impacto ambiental de estos vehículos.

3. No es posible atender a la alegación de autorizar la circulación de los vehículos clásicos por la ZBEDEP, entendiendo como vehículos antiguos no matriculados como vehículos históricos por los siguientes motivos:

d) Porque la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano.

e) Porque los vehículos clásicos no cumplen los requisitos exigidos por la normativa estatal para disfrutar de la especial protección otorgada a los vehículos históricos por el RVH.

f) Porque resultaría de imposible aplicación las medidas de ordenación permanente del tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para dar cumplimiento a la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad de aire, dado que bastaría con que cualquier ciudadano considerase que su vehículo con clasificación ambiental es un "clásico" que puede circular sin las limitaciones de

kilometraje anual establecidas por el RVH respecto de los vehículos históricos a los que la normativa sí reconoce un determinado valor histórico.

Por todo ello, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenación ni de la MAIN.

11ª) Alegación:

El artículo 23.3 e) 15 º permite el acceso a la ZBE distrito centro (el nuevo Madrid Central) a los vehículos catalogados como Históricos. Además de lo dispuesto en el punto anterior en los relativo a los vehículos clásicos (no catalogados como históricos), se permite el acceso a los vehículos históricos, si bien están obligados a estacionar en garajes de uso público o privado.

Igualmente, se hace referencia a la obligación de estacionar los vehículos históricos en aparcamientos de uso público y privado o en reservas de estacionamiento en el ANEXO III PRIMERO, 18. Se obliga a un colectivo protegido por el Ley de Patrimonio Histórico Español (Ley 16/1985 de 25 de junio) a estacionar en parkings que, en muchos casos, por la singularidad del vehículo, esto es, dimensiones, suspensión, potencia, entre otros, no se encuentran habilitados para circular y estacionar en ellos (rampas de acceso, dimensiones de las plazas… etc).

La Constitución, en su artículo 46, exige a los poderes públicos la conservación, así como que se
promueva el enriquecimiento del patrimonio histórico, cultural y artístico de España y de los bienes que lo integran, cualquiera que sea su régimen jurídico y su titularidad, exigencia que conllevó a la promulgación de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español cuyo objeto, según el mandato que a los mismos dirige el artículo 46 de la Constitución, es la protección, acrecentamiento y transmisión a las generaciones futuras del Patrimonio Histórico Español.

Además, se entiende que este tipo de vehículos deben poder estacionar en la vía pública, enriqueciendo de esa manera el patrimonio cultural español, estando a la vista de todos los peatones. Vehículos que podrán disfrutar contemplándolos no solo mientras circulan, sino mientras que están estacionados tal como ocurre en el resto de capitales europeas.

Otro de los problemas que nos encontramos al obligar a estos vehículos a estacionar en un parking son los problemas de lectura de las matrículas Históricas en las entradas de los parkings. Muchas de las cámaras, no leen correctamente la letra “H” que inicia las matrículas de este tipo de vehículos, provocando errores de lectura que pueden conllevar sanciones erróneas o colapso en la circulación de entrada y salida de los mismos.

Se infringe directamente la Ley de Patrimonio Histórico Español, cuyo objeto es la protección de
los bienes protegidos y que se desarrolla con el posterior Reglamento de Vehículos Históricos que se aprobó precisamente en desarrollo de la Ley para facilitar la circulación de estos vehículos con las limitaciones y en las condiciones que fueran más aconsejables para los mismos (existen vehículos históricos que las ITV son más flexibles en temas de suspensión,

potencia… etc), vulnerando por tanto el principio de jerarquía normativa recogido en el artículo 9.3 de la Constitución.

Contestación:

1. La normativa estatal y municipal otorga un especial tratamiento a los vehículos históricos que cumplan los requisitos del citado RVH, no a cualquier vehículo con una antigüedad de más de 30 años.
La alegación referida a los vehículos clásicos, entendidos como aquellos vehículos de más de 30 años, no puede ser atendida porque el concepto de vehículos clásicos es un concepto comercial pero no jurídico: el ordenamiento jurídico solo ofrece una especial protección a aquellos vehículos matriculados como vehículos históricos

Los vehículos históricos se encuentran regulados por Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos (BOE núm. 189, de 9 de agosto de 1995).

En esta norma, en su artículo 10 se establecen las condiciones de circulación de estos vehículos estableciendo que "*En lo no previsto específicamente, serán de aplicación a los vehículos históricos las normas que regulan la circulación de los vehículos en general ".*

2. Los vehículos con clasificación ambiental "A" son los vehículos más antiguos y contaminantes.

Un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente. Lo que demuestra el elevado impacto ambiental de estos vehículos.

3. No es posible atender a la alegación de autorizar la circulación de los vehículos clásicos, entendiendo como vehículos antiguos no matriculados como vehículos históricos por los siguientes motivos:

g) Porque no cumplen los requisitos exigidos por la normativa estatal para disfrutar de la especial protección otorgada a los vehículos históricos por el RVH.

h) Porque resultaría de imposible aplicación las medidas de ordenación permanente del tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para dar cumplimiento a la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad de aire, dado que bastaría con que cualquier ciudadano considerase que su vehículo con clasificación ambiental es un "clásico" que puede circular sin las limitaciones de kilometraje anual establecidas por el RVH respecto de los vehículos históricos a los que la normativa sí reconoce un determinado valor histórico.

4. En lo relativo a la prohibición de estacionamiento en el SER de los vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante, deben incluirse los vehículos históricos porque dicha obligación responde a la necesidad de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano:

El artículo 49.7 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo establece que:

> *"**Artículo 49.7 OMS (Proyecto inicial)***
> *7. Se prohíbe el estacionamiento durante las veinticuatro horas del día y todos los días del*
> *año en las plazas del SER a los vehículos clasificados en el RV en la categoría medioambiental A según su potencial contaminante, incluidos los vehículos históricos, en los términos y con las excepciones temporales previstas en la disposición transitoria cuarta".*

La prohibición de estacionamiento de vehículos A satisface los principios de legalidad, necesidad, racionalidad, proporcionalidad e igualdad y no discriminación:

1º) Principio de legalidad: La regulación del se establece de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la LCA.

2º) Principio de necesidad: La regulación de artículo 49.7 de la OMS satisfacer racionalmente las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de las emisiones contaminantes de los vehículos motorizados de combustión más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental A.

3º) Principio de racionalidad: La prohibición de estacionamiento de vehículos A en las plazas del AER sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) da estricto cumplimiento al principio de racionalidad porque permite satisfacer racionalmente las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de las emisiones contaminantes de los vehículos motorizados de combustión, mediante la disuasión que supone el no poder estacionar en la banda de estacionamiento de la vía pública en aquellas zonas en las que ha resultado necesario establecer una regulación del estacionamiento.

Los vehículos matriculados como históricos están autorizados a acceder y circular por las ZBEDEP en atención a su valor histórico en atención a su especial valor histórico, debiendo estacionar en aparcamientos públicos o privados o en las reservas si dispusieran de autorización porque:

a) En el estacionamiento de vehículos en el espacio público municipal, en la banda de estacionamiento de la vía pública, debe primar racionalmente el interés general de protección de la salud pública sobre el interés privado de estacionamiento de un vehículo altamente contaminante. En el caso de la ZBEDEP Distrito Centro debe considerarse, además, que es la zona de la ciudad de mayor demanda de uso del espacio público, motivo por el cual todas las plazas del SER son verdes para uso de los residentes, y que se trata del distrito que mayor número de aparcamientos públicos de uso rotacional tiene.

b) El valor histórico de los vehículos matriculados como históricos exige una especial diligencia por sus titulares. En este sentido se considera que el estacionamiento en garajes privados o en aparcamientos de uso rotacional constituye la forma idónea por disponer de una mayor vigilancia y seguridad, de forma que se satisfacen

racionalmente el interés público de protección de la salud pública y el medio ambiente con el interés privado del titular de vehículo.

c) Los vehículos históricos empleados en bodas y eventos podrán estacionar en aparcamientos o en las reservas respecto de las que tuvieran autorización, para estacionar, por ejemplo junto a las iglesias que dispongan de reserva.

4º) Principio de proporcionalidad: La regulación de artículo 49.7 de la OMS satisface el principio de proporcionalidad porque:

u) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas y del medio ambiente urbano.

m) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas, al aplicarse exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, resultando indiferente a estos efectos si el vehículo es, o no, histórico.

v) Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

w) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de estacionamiento en el SER, que afecta también a los vehículos históricos porque a efectos de su potencial contaminante y su afección a la salud pública y el medio ambiente urbano resulta indiferente si se trata de un vehículo histórico o no.

x) Porque la prohibición de estacionamiento en las plazas del SER regulada en el artículo 49.7 de la OMS dispone de un régimen de excepciones dotadas de los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma de un régimen transitorio racional y ponderado regulado en el apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS.

y) En relación con los vehículos históricos la regulación es proporcional porque se permite el estacionamiento, en su caso, en las reservas de aquellos vehículos históricos que dispongan de la oportuna autorización, por ejemplo de aquellos vehículos que se emplean en bodas y eventos y que dispongan de autorización de estacionamiento en la reserva situada junto a una iglesia.

5º) Principio de igualdad y no discriminación: Dado que el artículo 49.7 de la OMS tiene por objeto satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de las emisiones contaminantes de los vehículos motorizados de combustión, su regulación da estricto cumplimiento al principio de legalidad porque todos los vehículos con clasificación ambiental A, históricos y no históricos, son los vehículos más contaminantes, debiendo primar la protección de la salud pública y el medio ambiente urbano en la regulación del uso del espacio público sobre otros bienes jurídicos que pueden satisfacerse más racionalmente mediante el estacionamiento de los

vehículos históricos en aparcamientos públicos o privados, dado su especial valor. Por tanto el artículo 49.7 de la OMS da estricto cumplimiento al artículo 14 de la Constitución Española.

Por todo lo anteriormente expuesto **se desestima la alegación.** Como consecuencia de esta alegación y al objeto de ofrecer mayor seguridad jurídica **se modifica** la redacción del artículo **49.7 de la OMS** propuesta por el Proyecto normativo para incluir la fundamentación jurídica y la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, que queda redactado en los siguientes términos:

> *"**Artículo 49.7 OMS (Proyecto inicial)***
>
> *7. De conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la LCA, al objeto de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, se prohíbe el estacionamiento durante las veinticuatro horas del día y todos los días del año en las plazas del SER a los vehículos clasificados en el RV en la categoría medioambiental A según su potencial contaminante, incluidos los vehículos históricos, en los términos y con las excepciones temporales previstas en la disposición transitoria cuarta".*

Como consecuencia de esta alegación y al objeto de ofrecer mayor seguridad jurídica **se modifica la redacción del primer párrafo del artículo 22.3 de la OMS** propuesta por el Proyecto normativo para incluir expresamente el fundamento jurídico de la regulación de las ZBEDEP en el segundo párrafo del artículo 16.4 de la LCA y de las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, que queda redactado en los siguientes términos:

> "3. Al objeto de satisfacer los objetivos del apartado 2, las ZBEDEP establecerán específicamente, en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM y el segundo párrafo del artículo 16.4 de la LCA, al objeto de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, las obligaciones de tráfico, circulación y seguridad vial precisas que resulten necesarias en cada concreta ZBEDEP, de entre las siguientes medidas: (…)"

Asimismo se modifica el segundo párrafo de la disposición final primera de la Ordenanza modificante, para incluir el artículo 16.4 de la LCA, que queda redactado en los siguientes términos:

> "En la regulación del tráfico, la circulación de vehículos y la seguridad vial, esta ordenanza satisface los siguientes objetivos vinculados a otros títulos competenciales que se ejercen de forma subordinada e indirecta a los títulos competenciales de tráfico, circulación y estacionamiento de vehículos, seguridad vial, movilidad y ordenación de uso de las vías y espacios públicos ejercidos de forma principal y directa: la protección de la salubridad pública, conforme al 25.2.j) de la LBRL el artículo 42.3.a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad; la protección del medio ambiente urbano conforme al 25.2.b) de la LBRL y los artículos 5.3 y 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera; y los principios y objetivos

de movilidad urbana, conforme a los artículos 99 y 100 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible".

Por último, se modifica el apartado V del Preámbulo para incluir un último párrafo que incluye una remisión expresa a la exposición detallada en la MAIN de la fundamentación jurídica de la creación y regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, que queda redactado en los siguientes términos:

> "La Memoria de análisis de impacto normativo (MAIN) detalla las razones imperiosas de interés general que justifican la necesidad de la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones (Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica) como ordenaciones permanentes de tráfico, sus fundamentos jurídicos y el análisis de cumplimiento de los principios de legalidad, necesidad, racionalidad, proporcionalidad y de igualdad y no discriminación, que por razones de economía se dan por reproducidos en este Preámbulo".

Asimismo se modifica la MAIN inicial para incluir los argumentos expuestos.

11ª) Alegación:

Para una mayor claridad normativa, y en aras de la Seguridad jurídica, entendemos que se debe incluir en esta excepción a las motocicletas catalogadas como históricas en el artículo 23.3.e).8º) que permite el acceso a motos B y C de 7 a 23 horas, aunque ya se entienda incluida en la excepción a la que hemos hecho referencia del artículo 23.3 e) 15º.

Se desestima la alegación, porque el artículo 23.3.e).15º de la OMS ya permite el acceso y circulación por la ZBEDEP a las motos matriculadas como vehículos históricos.

Esta alegación no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenación ni de la MAIN.

12ª) Alegación: Disposición Transitoria primera 2. B)

Calendario de restricciones a los A: El calendario de limitaciones a la circulación establecido para aquellos vehículos que no estén dados de alta en el padrón del IVTM del Ayuntamiento es el siguiente:
Desde el 1 de enero de 2022, queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
Desde el 1 de enero de 2023, queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
Desde el 1 de enero de 2024, queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.
Desde el 1 de enero de 2025, la prohibición se extiende también para los A de Madrid.

El Tribunal Constitucional ha puesto de manifiesto de manera reiterada que el legislador debe huir de producir desorden normativo, de tal forma que los ciudadanos puedan conocer el Derecho y saber, por tanto, a que deben sujetar su conducta. Así, en la STC 46/90 el Tribunal considera que el autor de la norma ha infringido el principio de seguridad jurídica "al generar una situación de incertidumbre jurídica".

La exigencia del artículo 9.3, relativa al principio de seguridad jurídica, implica que el legislador debe perseguir la claridad y no la confusión normativa como ocurre en el presente caso, en el que la Ordenanza de Movilidad de Madrid está clasificando los vehículos por los distintivos de la DGT para restringir su circulación, distintivos meramente potestativos, y clasificación que no se encuentra regulada en ninguna normativa con rango de Ley, vulnerándose el principio de legalidad, jerarquía normativa y seguridad jurídica.

Sobre la vulneración del principio de Seguridad Jurídica en que incurre la modificación en el calendario de restricciones a la circulación de los vehículos con categoría A sin distintivo de la DGT, podemos traer a colación diferente jurisprudencia el Tribunal Constitucional STC 83/2005 en la que puede leerse que la seguridad jurídica ha de entenderse como "la expectativa razonablemente fundada del ciudadano en cual ha de ser la actuación del poder en la aplicación del Derecho" y en la STC 273/00 el Tribunal afirma que dicho principio "protege la confianza de los ciudadanos, que ajustan su conducta económica a la legislación vigente, frente a cambios normativos que no sean razonablemente previsibles (…)". O como manifestó el alto Tribunal en STC 37/2012 una norma incurre en inseguridad jurídica "si el contenido de la misma produjera confusión o dudas que generaran en sus destinarios una incertidumbre razonablemente insuperable acerca de la conducta exigible para su cumplimiento o sobre la previsibilidad de sus efectos". Parece indudable que la prohibición a los ciudadanos no residentes en Madrid, desde el 1 de enero de 2022, de acceso y circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30., generan una incertidumbre razonable en el conductor.

Se vulnera, como ya se ha comentado en los preceptos anteriores, el principio de legalidad, jerarquía normativa y seguridad jurídica, todos ellos consagrados en el artículo 9.3 de la Constitución Española. La clasificación de los vehículos por los distintivos de la DGT no se encuentra regulado en ninguna normativa con rango de Ley, vulnerándose el principio de legalidad, jerarquía normativa y seguridad jurídica y por tanto no se pueden utilizar como criterio para regular la circulación y el estacionamiento de los vehículos. La Dirección General de Tráfico, no obliga a la obtención y uso de los distintivos, siendo su uso siempre potestativo.

Se vulnera también el principio de igualdad, consagrado en el artículo 14 de la Constitución Española en relación con el 9.2 del mismo texto legal, por cuanto, un ciudadano que circule en otro municipio que no sea Madrid, podrá acceder y circular libremente sin tener que desembolsar y adquirir el distintivo, y sin embargo, para circular y estacionar en Madrid, se tendrá que asumir una obligación económica y funcional cuando la normativa estatal le otorga un carácter voluntario.

Contestación:

La finalidad de la regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física, establecido en el artículo 15 de la Constitución Española de 1978, así como los derechos reconocidos en los artículos 43 y

45 del citado texto constitucional de la protección de la salud y a disfrutar de un medio ambiente adecuado, respectivamente.

Así, en virtud del mandato constitucional recogido en los citados artículos corresponde al Ayuntamiento de Madrid, tutelar la salud pública a través de medidas preventivas; proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva.

El Ayuntamiento de Madrid en los términos de la legislación del Estado y de la Comunidad Autónoma, tiene atribuidas en aplicación del artículo 25.2 b) y j) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local (LRBRL) las competencias para la protección del medio ambiente urbano, en particular, la protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas y para la protección de la salubridad pública.

En este mismo sentido el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, destacando el control sanitario de la contaminación atmosférica a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA); la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como en al artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que dispone que los municipios de más de 50.000 habitantes adoptarán antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos: el establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023.

La regulación toma en consideración la clasificación ambiental de los vehículos regulada en el Reglamento General de Vehículos como el instrumento adecuado para adoptar medidas de ordenación y regulación del tráfico en función de potencial contaminante de los vehículos. Por tanto, la regulación de Madrid ZBE se ajusta plenamente al ordenamiento jurídico.

El Proyecto normativo satisface plenamente el principio de seguridad jurídica.

Por todo ello, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenación ni de la MAIN.

13ª) Alegación: Consideraciones acerca de la constitucionalidad de la restricción del derecho a la libre circulación recogido en el artículo 19 de la Constitución.

El art. 139 de la CE prohíbe a los poderes públicos obstaculizar directa o indirectamente la libertad de circulación. La ley ha desarrollado supuestos en los que la libertad de circulación se ve limitada o bien por razones de seguridad ciudadana o por regulación del tráfico.

El artículo 16.4 de la Ley 34/2004/, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera permite a las entidades locales, con el objeto de alcanzar los objetivos de esta ley, adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los

vehículos más contaminantes, a ciertas matrículas, a ciertas horas o a ciertas zonas, entre otras.

Contestación:

La finalidad de la norma y, en particular, de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física, establecido en el artículo 15 de la Constitución Española de 1978, así como los derechos reconocidos en los artículos 43 y 45 del citado texto constitucional de la protección de la salud y a disfrutar de un medio ambiente adecuado, respectivamente.

Así, en virtud del mandato constitucional recogido en los citados artículos corresponde al Ayuntamiento de Madrid, tutelar la salud pública a través de medidas preventivas; proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva.

Por tanto, este Ayuntamiento de Madrid en los términos de la legislación del Estado y de la Comunidad Autónoma, tiene atribuidas en aplicación del artículo 25.2 b) y j) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local (LRBRL) las competencias para la protección del medio ambiente urbano, en particular, la protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas y para la protección de la salubridad pública.

En este mismo sentido el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, destacando el control sanitario de la contaminación atmosférica a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA); la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como en al artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que dispone que los municipios de más de 50.000 habitantes adoptarán antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos: el establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023.

La motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

y) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas y acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” a través de la OMS de 2018, la prohibición de

circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

z) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el*

cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

oooooo) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

pppppp) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

qqqqqq) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

rrrrrr) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ssssss) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

tttttt) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

uuuuuu) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

vvvvvv) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

wwwwww) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *kkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *llll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *mmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *nnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*
>
> ***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por tanto, la regulación de Proyecto normativo es plenamente respetuosa con el derecho de libre circulación, que debe interpretarse de forma compatible con la obligación de todos los Poderes Públicos y ciudadanos de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano.

Por todo ello, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenación ni de la MAIN.

14ª) Alegación: Consideraciones acerca de la circulación de los vehículos con categoría ambiental C por la Zona de Bajas emisiones "Distrito Centro"

El retorno de los C. Algunos coches podrán volver a circular por el centro de Madrid. El caso más
llamativo son los vehículos con etiqueta C (es decir, motores de gasolina posteriores a 2006 y de
gasóleo posteriores a 2014) que, cuando circulen con dos o más ocupantes, podrán transitar libremente por la zona de bajas emisiones. Serán considerados "vehículos de alta ocupación".
Sin embargo, las críticas no se han hecho esperar. Sobre todo, las relacionadas con la falta de estudios exhaustivos que avalen el plan. Según ha trascendido en la prensa, Madrid 360 es el resultado de dos meses de investigación en los que la consultora Deloitte ha tratado de ordenar
los distintos planes municipales para crear una estrategia conjunta.

El problema es que sin un análisis profundo de los escenarios futuros, el plan se reduce sencillamente a suavizar las medidas de Madrid Central y repetir que va a funcionar mejor.
Para que nos hagamos una idea, la autorización de acceso para coches C con dos ocupantes o más presenta muchas dudas no solo porque son muchos (más de un 30%) sino porque ni siquiera está claro cómo se va a controlar - hasta ahora el sistema era automático y no contaba ocupantes.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 23 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo, no permite el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos C de alta ocupación.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna** del Proyecto inicial de ordenación ni de la MAIN.

15ª) Alegación: Consideraciones acerca de los gastos y efectos que va a suponer las modificaciones a la Ordenanza de Movilidad Sostenible:

En cuanto a los gastos y efectos que va a suponer esta ordenanza tanto en todos estos aspectos como en muchos otros, es totalmente ambigua, confusa y oscura, vulnerando de este modo el principio de seguridad jurídica y estabilidad presupuestaria.
La no existencia de Memoria Económica en una ordenanza con repercusiones de tal entidad hace necesaria la determinación de su nulidad al no haberse analizado de modo alguno las repercusiones económicas tanto para el Ayuntamiento como para los propios ciudadanos, siendo de todo modo desconocido si se están cumpliendo con los requisitos de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

No podemos pasar por alto que la propia ordenanza deja entrever estos gastos y costes que se van a generar, y citamos literalmente “estos objetivos requieren un conjunto de acciones y un marco normativo adecuado que permita regular los nuevos equilibrios necesarios”, esto implica
evidentemente un coste, la referencia a la generación de “cargas y costes”.

Se admite asimismo por parte de la misma, la generación de costes al señalar “evitar cargas accesorias o innecesarias a los ciudadanos”, lo que implica que sí se generarán unas cargas y un
coste con la aprobación y entrada en vigor de la misma, sin hacer un estudio de las mismas.
Es por ello por lo que, los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera no
han quedado acreditados ni justificados ante la ausencia de memoria económica.

A lo largo de la ordenanza de movilidad se puede prever que la misma, va a suponer un coste económico y personal y, sin embargo, este coste que es lógico en una ordenanza que contiene tantas modificaciones y novedades, en ningún momento de la tramitación de ésta ni si quiera en una subsanación posterior, han sido justificados y especificados.

Entendemos que se vulnera lo preceptuado en el artículo 7.3 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, “Las disposiciones legales y reglamentarias, en su fase de elaboración y aprobación, los actos administrativos, los contratos
y los convenios de colaboración, así como cualquier otra actuación de los sujetos incluidos en el
ámbito de aplicación de esta Ley que afecten a los gastos o ingresos públicos presentes o futuros, deberán valorar sus repercusiones y efectos, y supeditarse de forma estricta al

cumplimiento de las exigencias de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera".

Contestación:

Cuando la MAIN se refiere a "evitar cargas accesorias o innecesarias a los ciudadanos" se refiere a la simplificación de los procedimientos administrativos, tal y como recoge el apartado "6.6 Simplificación de procedimientos", a la fundamentación jurídica de las cargas administrativas. Las cargas administrativas contempladas en el Proyecto normativo se fundamentan en las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano en aplicación de la obligación constitucional de protección del derecho a la vida y la integridad física de las personas y el derecho a la salud.

La legislación aplicable a la regulación de ordenanzas municipales no exige la elaboración de una memoria sobre el impacto económico general, solo sobre el impacto presupuestario a los efectos de la legislación de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

En este sentido debe señalarse que la Memoria de análisis de impacto normativo recoge una amplio y detallado análisis del impacto presupuestario sobre los ingresos y gastos en el Ayuntamiento de Madrid, que acredita que el Proyecto normativo da plena satisfacción a la legislación orgánica de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

Por todo ello, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenación ni de la MAIN.

16ª) Alegación: Consideraciones acerca de la creación de nuevos barrios afectados por zona SER que prevee la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible:

La nueva normativa acaba con los artículos 56 y 57 que regulaban las zonas de aparcamiento vecinal, ya que no determinaban el sistema específico para su control y se mantiene la fórmula del SER para aquellos barrios donde existen problemas de estacionamiento para la gestión racional del espacio público. El texto contempla la posible ampliación del servicio en el artículo 57 a 20 nuevos barrios de manera parcial (parte del territorio) o total. Solo se implantaría bajo demanda vecinal. De los 49 barrios que actualmente se rigen por esta fórmula se elevaría a 69.

En virtud de esta nueva modificación ampliando la zona SER, se ha producido una modificación de la Ordenanza Fiscal, por "el establecimiento de una nueva tasa" al modificarse el quantum de las magnitudes económicas previstas en el Presupuesto del Ayuntamiento, con infracción del art. 25 de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales y el art. 20.1 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos.

Por lo que se refiere esta impugnación, en el que se refiere las diversas repercusiones económicas al implantarse más ZONAS SER, constituye "el establecimiento de una nueva tasa" al modificarse el quantum de las magnitudes económicas previstas en el Presupuesto del Ayuntamiento, invocando el artículo 25 de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales y el art. 20.1 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos.

Contestación:

La ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado a nuevos barrios, tal y como prevé la modificación de la Ordenanza de Movilidad, no implica “stricto sensu” una nueva tasa ni la modificación de la existente, abundando en ello y contra lo expuesto en su alegación, viene previsto en los propios pliegos contractuales, que rigen la gestión del servicio público del SER, el método y cuantificación del incremento de estas prestaciones por ampliación de sus ámbitos geográficos, no requiriéndose a estos efectos modificación alguna de la ordenanza fiscal de la “Tasa por Estacionamiento de Vehículos en Determinadas Zonas de la Capital y de delimitación de la Zona de Estacionamiento Regulado” para la ampliación de AER. En consecuencia, no es aplicable a este supuesto las referencias legales expuestas en su alegación.

Por todo ello, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenación ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 68

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714157 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio

ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

aa) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO_2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

bb) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *xxxxxx) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *yyyyyy) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *zzzzzz) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

aaaaaaa) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

bbbbbbb) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ccccccc) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ddddddd) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

eeeeeee) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

fffffff) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

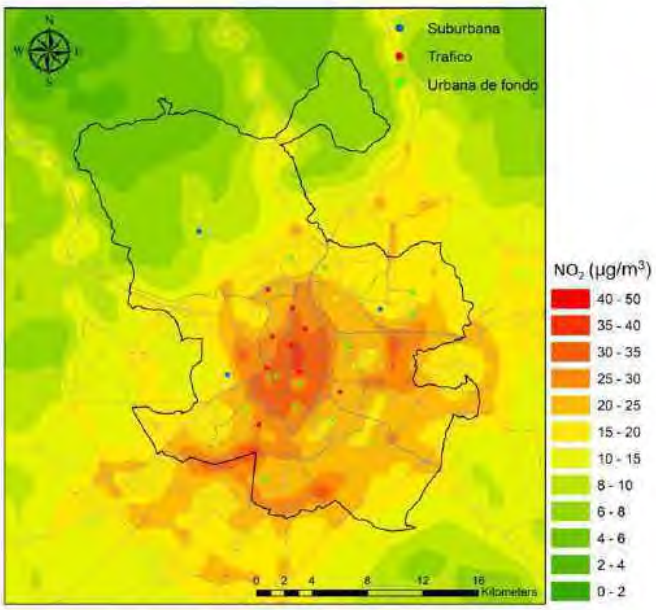

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES Nº 69

D. [redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714197por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que La nueva normativa que sustituye a Madrid Central es mucho más permisiva con el acceso de vehículos contaminantes y no es efectiva para controlar los niveles de contaminación al hacer que en la ciudad haya muchos más coches que antes. Los niveles de contaminación tampoco vemos los ciudadanos que se controlen ni se aplican protocolos anti contaminación.

La calidad del aire que respiramos es mucho peor ya que no hay medidas efectivas implantadas. Lo que queremos es menos coches y más zonas peatonales y de movilidad sostenible. Y las medidas que implanta este ayuntamiento provocan justo lo contrario. Hay más coches y más contaminación, tanto en el aire como acústica.

1ª) Alegación:

Solicita que se restablezca Madrid Central o se implanten medidas con las que de verdad veamos que hay menos coches y menos contaminación:

Contestación:

1. La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento

continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de :

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE".

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad, mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro".

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica".

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP, que se crearían si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

e) necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/ce del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa de carácter básico, como la Ley 34 /2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante LCA) .

2. La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

3.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación

que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

4.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

5.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

gggggggg) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

hhhhhhh) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

iiiiiii)Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

jjjjjjj) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

kkkkkkk) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

lllllll)Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

mmmmmmm) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

nnnnnnn) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ooooooo) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssss)dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano

a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

6. Por lo tanto no ha existido ninguna regresión en las medidas aplicadas en la mejora de la calidad del aire, sino todo lo contrario, se han creado dos nuevas zonas de especial protección, Distrito Centro y Plaza Elíptica, donde se han establecido nuevas restricciones en función tanto de la potencialidad contaminante del vehículo como del sector de actividad al cual pertenece el mismo.

La creación de "Madrid ZBE" y de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica" se adopta normativamente en desarrollo de los planes y estrategias municipales para mejorar la calidad del aire , concretamente del "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" y de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Por su parte, el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentado por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el "anillo 2" que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar Madrid Central de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de Madrid Central. La Estrategia Madrid 360 planifica las restricciones de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental cuyo desarrollo jurídico da lugar a la creación de " Madrid Zona de Bajas Emisiones", mediante la modificación de la OMS.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación:

Solicita que el Ayuntamiento se tome en serio reducir la contaminación en nuestra ciudad. También que se suspenda la construcción de más macro parkings para coches, que lo único que hacen es incrementar su número. Construyan parking para bicicletas en su lugar.

1. En septiembre de 2019 se presentó la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" que, amplía las medidas del Plan de calidad del Aire y Cambio Climático con sus casi 200 medidas dirigidas a la mejora de la calidad del aire de la ciudad de Madrid, y que asimismo recoge y combina medidas de lucha contra el cambio climático, tanto de adaptación, como de mitigación.

Entre las medidas incluidas en "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" que ya se han llevado a cabo o puesto en marcha pueden citarse las siguientes:

El 19 de noviembre de 2020, la Junta de Gobierno aprobó la modificación de **Ordenanza de Calidad del Aire** y Sostenibilidad. Entre otras novedades, el nuevo texto incluye

- la obligación de que los vehículos más contaminantes en circulación pasen una ITV puntual cuando así lo requiera un agente de la autoridad,
- la prohibición del funcionamiento de calderas de carbón desde el 1 de enero de 2022
- obligatoriedad de instalar infraestructuras de recarga eléctrica en las nuevas edificaciones
- se regulará la celebración de grandes eventos en la ciudad para minimizar su impacto ambiental y establecer medidas compensatorias. Aquellos que superen los 5.000 asistentes deberán realizar una memoria que analice el impacto medioambiental del evento y recoja, asimismo, las medidas que minimicen los potenciales impactos ambientales negativos a fin de garantizar la sostenibilidad de los eventos

Se modificó el Plan estratégico de subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad 2018-2020 mediante Decreto el 13 de febrero de 2020 para incluir subvenciones para la sustitución de vehículos por otros más eficientes medioambientalmente

- ✓ La Junta de Gobierno aprobó el 21 de mayo de 2020 las subvenciones para la adquisición de **vehículos autotaxi** con clasificación ambiental CERO emisiones y ECO con un presupuesto de 2.747.000 euros. Posteriormente, esta cuantía se amplió hasta los **4 millones de euros** con el objetivo de atender a todas las peticiones de renovación de flota, multiplicando por diez el presupuesto del año anterior.
- ✓ Dentro del programa Cambia 360, en 2020 se convocaron **ayudas por 12,5 millones de euros para promover el cambio de las calderas de carbón y gasóleo y las líneas de mejora de climatización eficiente para pymes**-. El 1 de enero de 2022 las calderas de carbón habrán desaparecido de nuestra ciudad.
    - o "Cero carbón" 2 millones de euros.
    - o "Calderas de gasóleo" 8,5 millones de euros.
    - o "Climatización eficiente y sostenible en PYMES" 2 millones de euros.

Actualmente se está ejecutando el Plan estratégico de subvenciones **PES 2021-2023.**

Se ha incrementado un **30,6% la red actual de carriles bus** -inicialmente con carácter provisional, ahora ya son definitivos. Son más de 45 nuevos kilómetros que se reparten en tres tipos de vías:

- o Dentro de la M-30: 8,5 kilómetros
- o Exterior de la M-30: 17,8 kilómetros
- o Nuevos desarrollos urbanos: 19 kilómetros.

El 2 de diciembre de 2020, se puso en marcha la **Madrid Mobility 360**. Esta app pionera ofrece información sobre todos los modos de movilidad sostenible y permite calcular las rutas de EMT en función del coste, el tiempo y la ocupación.

Por otro lado, hay una apuesta clara por la movilidad en bicicleta:

- ✓ Este año, se ha realizado **la mayor ampliación de BiciMAD** desde su puesta en marcha en 2014: 50 nuevas estaciones. Con esta ampliación, el servicio llegó por primera vez a los distritos del sur (Usera, Latina y Carabanchel), y representa la mayor extensión fuera de la M-30 (Usera, Latina, Carabanchel, Moratalaz y Ciudad Lineal). Estrenamos también BiciMAD en Ciudad Universitaria con seis estaciones.
- ✓ Se han puesto en marcha **12,35 km de carriles bici provisionales**. Suponen un 26% de incremento en la red de carriles bici que hacen un total de 59 kilómetros.
    - o Los carriles bici nuevos son seis:
    - o Avenida de Burgos: 2.0 km
    - o Paseo de las Delicias: 1.75km
    - o Calle Ribera del Sena – Vía Dublín: 1.5 km
    - o Méndez Álvaro: 1.75km
    - o Paseo Camoens – Ruperto Chapí :1.35 km
    - o Avenida Daroca – Largo Caballero - Avda. Arcentales: 4 km

- ✓ Se ha trabajado **en la construcción de los carriles bici proyectados**: Paseo de la Castellana, Plaza de España y Cuesta de San Vicente, para darle continuidad hasta Príncipe Pío. Eduardo Barreiros, Arcentales, Alcalá, calles Cedaceros y Virgen de los Peligros y Convenio. El resultado serán **21 kilómetros** más para la bicicleta.

- ✓ El 28 de mayo de 2020, se autorizó el bicisharing.
- ✓ Se han proyectado aparcabicis en las estaciones intermodales. Entre septiembre y diciembre de 2020, se instalaron **82 nuevos aparcabicicletas** -71 de los cuales, en calzada, que permitirán el aparcamiento de 800 bicicletas. Y durante 2021 se van a instalar otros 500 aparca bicicletas.

El Ayuntamiento de Madrid ha concluido la redacción del manual de Diseño de Infraestructuras Ciclistas de la ciudad de Madrid. Se está trabajando en la elaboración de un nuevo Plan Director Ciclista para adaptarlo a los cambios y ampliar la red ciclista.

2. La OMS dispone de expresa habilitación legal para regular los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, en virtud de lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) y el artículo 7.b) de la LTSV.

La regulación sobre la circulación y el estacionamiento de las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se adopta en ejercicio de la expresa habilitación legal y de conformidad con la normativa estatal básica de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial y la legislación de régimen local general y especial que otorga al Ayuntamiento de Madrid la facultad de regular, mediante ordenanza, el uso de las vías y espacio públicos para la circulación de vehículos, incluyendo las bicicletas y los VMP.

3. El Proyecto normativo establece la regulación necesaria para promover la movilidad ciclista en condiciones de seguridad vial, de forma respetuosa con los derechos de los peatones, especialmente con los derechos de los menores, las personas de edad avanzada, la personas con discapacidad y muy especialmente de las personas con movilidad reducida y con diversidad funcional visual.

4. La propuesta normativa propuesta en el Proyecto inicial se ajusta plenamente a la legislación y normativa reglamentaria estatal de tráfico, circulación y seguridad vial.

Conviene en este sentido recordar que el artículo 40.2.e) de la LTSV prohíbe el estacionamiento
Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. El citado precepto habilita a los municipios a regular, a través de ordenanza municipal, *"la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad"*.

El artículo 48.1 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo, se ajusta plenamente al artículo 40.2.3) de la LTSV estableciendo un régimen muy favorable para el estacionamiento de las bicicletas y VMP, en condiciones que garantizan la seguridad vial de los peatones, especialmente de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con

discapacidad (especialmente las personas con movilidad reducida y las personas con diversidad funcional visual), así como garantizando el cumplimiento de la normativa sobre accesibilidad universal del espacio público.

5. La propuesta normativa propuesta en el Proyecto inicial introduce las ordenaciones permanentes de circulación imprescindibles para proteger el derecho a la integridad física, el derecho a la salud, la salud pública y el medio ambiente urbano, legales, racionales, proporcionales y necesarias de la normativa comunitaria y la legislación española en materia de calidad del aire. En este sentido el Proyecto normativo pretende evitar la imposición de una sanción judicial del Tribunal de Justicia de la Unión Europeo en el procedimiento por incumplimiento de los niveles de dióxido de nitrógeno.

6. El Proyecto normativo crea tres zonas de bajas emisiones: una que abarca toda la ciudad y otras dos zonas que ofrecen una especial protección a las zonas que sufren elevados niveles de contaminación ambiental.

7. El Ayuntamiento de Madrid está consiguiendo una mejora progresiva y constatable de la calidad del aire en nuestra ciudad.

8. Por otro lado se están instalando en todos los Distritos de Madrid estaciones de bicimad, contribuyendo también con esta medida a la sostenibilidad ambiental y a un medio ambiente urbano más saludable.

9. El Ayuntamiento está trabajando para ampliar sustancialmente la dotación existente de elementos aparcabicicletas mediante la instalación de 10.000 elementos aparcabicicletas más en 2023, y en otros 10.000 adicionales en 2030, para lo cual llevará a cabo una inversión de 2.656.880 euros en el periodo 2023-2030.

Por todo ello, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **ni de la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN)**.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 70

Dº [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714468 por el que Dº [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento

continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando

una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ppppppp) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

qqqqqqq) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

rrrrrrr) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

sssssss) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ttttttt) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

uuuuuuu) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

vvvvvvv) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

wwwwwww) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

xxxxxxx) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *wwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *xxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *yyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *zzzz)crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

c) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

d) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los

residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

g) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

h) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

i) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

j) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

k) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

l) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta

de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

e) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

f) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

g) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

h) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES Nº 71

CONFEDERACIÓN MADRILEÑA DE TRANSPORTE EN AUTOBUS (CONFEBUS MADRID)

D. [redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted], CONFEDERACIÓN MADRILEÑA DE TRANSPORTRE EN AUTOBUS (CONFEBUS MADRID) al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714286 por el que D. [redacted] en representación de la Confederación Madrileña de Transporte en autobús (CONFEBUS MADRID) formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

CONFEBUS

1ª) Alegación: Permitir a todos los autocares y autobuses el acceso a las Zonas de Bajas Emisiones y eliminación de las franjas horarias de acceso a ZBEDEP Distrito Centro.

Contestación:

“La regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud pública, así como el derecho a un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona. Su regulación resulta racional, necesaria, imprescindible y proporcional para satisfacer dichas razones imperiosas de interés general”.

Toda la regulación normativa fijada en la ordenanza responde a criterios objetivos y de interés general y el calendario fijado para el acceso a estas zonas de especial protección responde a esos criterios, no pudiendo hacer excepciones en función de sectores específicos.
El punto cuarto de la Disposición Transitoria Tercera establece que se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro a los vehículos en función de la MMA, el periodo y la categoría ambiental del vehículo, con unos horarios y calendario más amplios en función de la categoría ambiental del vehículo.

El Ayuntamiento de Madrid está realizando una apuesta muy importante por el vehículo eléctrico y favoreciendo todas aquellas medidas que contribuyan a que esa tecnología se instale cuanto antes en nuestra ciudad. De ahí que progresivamente se haya implementado un periodo transitorio, en el cual, los horarios de acceso de vehículos culminan con una mayor franja horaria o permiso de acceso indefinido al Distrito Centro para los vehículos ECO y CERO emisiones.

En función de lo expuesto no se estima necesario ampliar la franja horaria a estos vehículos en función del sector económico en el cual están inmersos. Además, hay que tener en consideración que estos horarios ya fueron ampliados con respecto al horario inicial de funcionamiento de esta zona de tráfico restringido.

En el mismo sentido y dentro de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 el Ayuntamiento de Madrid ha puesto en marcha un ambicioso plan de instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos, en consonancia con la compra de autobuses 100% eléctricos por parte de la Empresa Municipal de Transportes. Todo ello con el decidido objetivo de alcanzar a medio plazo una mejora de la calidad del aire y un medio urbano más sostenible.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: Planes de ayudas de renovación de flotas

Contestación:

El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental “Madrid 360” la línea de subvenciones “1. Movilidad Sostenible” destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la OMS para conceder subvenciones, dado que es una facultad que puede ejercer en los términos establecidos en la legislación aplicable y que no deriva de la aplicación de la OMS por lo que, en puridad, no sería necesario recoger los costes derivados de dichas subvenciones en el análisis del impacto presupuestario.

No obstante se considera oportuno incluir dicho análisis en la memoria del impacto normativo, en el apartado de impacto presupuestario, al objeto de facilitar la máxima información a la ciudadanía, en cumplimiento del principio de transparencia.

A mayor abundamiento podría entenderse que la citada línea de subvenciones constituye un complemento esencial de las medidas de protección del derecho a la vida y de la salud pública a través de las restricciones y prohibiciones de circulación del tráfico rodado reguladas en "Madrid ZBE" y las ZBEDEP "Madrid Central" y "Plaza Elíptica", por lo que la inclusión de dicha información puede resultar de interés general.

La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Tabla: Subvenciones de la Línea 1 "Movilidad Sostenible" del "Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid".

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a **67.500.000 euros**.

Por otro lado para la ayuda a esta transición también existen ayudas estatales como:

los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360". Entre las subvenciones estatales destacan:

PLAN RENOVE 2020.- Ministerio de Industria.

https://industria.gob.es/RENOVE/Paginas/Index.aspx Puesto en marcha con carácter retroactivo a 16 de junio hasta 31 de diciembre. Aun no se pueden solicitar las ayudas, falta aplicación web

El programa RENOVE está regulado por el Real Decreto-ley 25/2020, de 3 de julio, de medidas urgentes para apoyar la reactivación económica y el empleo, modificado por la disposición final duodécima del Real Decreto-ley 28/2020, de 22 de septiembre, de trabajo a distancia:

• Real Decreto-ley 25/2020, de 3 de julio: https://www.boe.es/buscar/pdf/2020/BOE-A-2020-7311-consolidado.pdf

• Real Decreto-ley 28/2020, de 22 de septiembre https://www.boe.es/buscar/pdf/2020/BOE-A-2020-11043-consolidado.pdf PLAN MOVES II (2020). - IDAE. Puesta en marcha el 20 de agosto hasta 19 de agosto de 2021. https://moves2madrid.com/

• Publicado en el BOE el 17 de junio de 2020, el Real Decreto 569/2020, de 16 de junio, por el que se regula el programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES II) y se acuerda la concesión directa de las ayudas de este programa a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla: https://www.boe.es/boe/dias/2020/06/17/pdfs/BOE-A-2020-6235.pdf

• Publicado en el BOE el 24 de junio de 2020, el Real Decreto23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica: https://www.boe.es/buscar/pdf/2020/BOE-A-2020-6621-consolidado.pdf

• Publicado en el BOE el 6 de julio de 2020, el Real Decreto25/2020, de 3 de julio, de medidas urgentes para apoyar la reactivación económica y el empleo. https://www.boe.es/buscar/pdf/2020/BOE-A-2020-7311-consolidado.pdf PLAN MOVES I (2019). - IDAE. Periodo 16.07.2019 al 31.12.2019. https://www.fenercom.com/actuacion/plan-moves-actuaciones-1-y-2-2019/

• Real Decreto 72/2019, de 15 de febrero, por el que se regulan las bases del Programa de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible (MOVES), dotado con 45 millones de euros y dirigido a incentivar. https://www.boe.es/boe/dias/2019/02/16/pdfs/BOE-A-2019-2148.pdf

• Real Decreto 132/2019, de 8 de marzo, por el que se otorga la concesión directa de ayudas del Programa de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible (MOVES) a las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla.

https://www.boe.es/boe/dias/2019/03/09/pdfs/BOE-A-2019-3404.pdf

PLAN MOVALT VEHÍCULOS (2018). – IDEA. Periodo 13.12.2017 – 30.06.2018 https://www.idae.es/ayudas-y-financiacion/para-movilidad-y
vehiculos/convocatoriascerradas/plan-movalt-vehiculos

• Resolución de 21 de noviembre de 2017 de la Dirección General del IDAE por la que se establece la Convocatoria del Programa de Ayudas para la adquisición de vehículos de energías alternativas (Plan Movalt Vehículos). https://www.boe.es/boe/dias/2017/11/28/pdfs/BOE-B-2017-70400.pdf

• Resolución de 5 de diciembre de 2017, de la Dirección General del IDAE, por la que se modifica la Convocatoria del Programa de Ayudas para la adquisición de vehículos de energías alternativas (Plan MOVALT Vehículos) https://www.boe.es/boe/dias/2017/12/16/pdfs/BOE-B-2017-73855.pdf

PLAN MOVEA 2017.- IDAE. Periodo 24.06.2017 al 15.10.2017. https://www.boe.es/boe/dias/2017/06/23/pdfs/BOE-A-2017-7165.pdf

PLAN MOVELE 2015.- IDEA. Periodo 15.04.2015 al 31.12.2015. https://www.boe.es/boe/dias/2015/04/18/pdfs/BOE-A-2015-4215.pdf

PLAN MOVELE 2014.- IDEA. Periodo 12.06.2014 al 31.12.2014 https://www.boe.es/eli/es/rd/2014/06/06/414/dof/spa/pdf

PIVE 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 Y 8. Ministerio de Energía.

El Último tuvo lugar en el año 2015. https://energia.gob.es/es-es/Servicios/VehiculoEficiente/Paginas/programa-vehiculoeficiente.aspx

- Real Decreto 380/2015, de 14 de mayo, por el que se regula la concesión directa de subvenciones del "Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente (Pive-8)". https://www.boe.es/boe/dias/2015/05/15/pdfs/BOE-A-2015-5377.pdf

- Real Decreto 1071/2015, de 27 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 380/2015, de 14 de mayo, por el que se regula la concesión directa de subvenciones del "Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente, PIVE-8"

Entre las subvenciones de la Comunidad de Madrid destacan:

II PLAN MUS (Comunidad de Madrid 2019). Plazo: 24.04.2019 – 31.12.2019 https://www.fenercom.com/actuacion/ii-plan-mus/

- ORDEN de 10 de abril de 2019, de la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de ayudas por la Fundación de la Energía de la Comunidad de Madrid para el desarrollo del II Plan de Movilidad Urbana Sostenible (II Plan Mus) de la Comunidad de Madrid. https://www.fenercom.com/wp-content/uploads/2019/09/BOCM-20190412- 13.pdf

- EXTRACTO de 12 de abril de 2019, de la Orden de la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda, por la que se convoca la concesión de ayudas dirigidas a incentivar la adquisición en la Comunidad de Madrid de vehículos con energías alternativas a los combustibles convencionales, a través del II Plan de Movilidad Urbana Sostenible (II Plan MUS). https://www.fenercom.com/wp-content/uploads/2019/09/BOCM-20190423- 26.pdf I PLAN MUS (Comunidad de Madrid 2018). Plazo: 14.12.2018 – 31.12.2019 https://www.fenercom.com/actuacion/plan-de-movilidad-urbana-sostenible-planmus/

- ORDEN de 29 de noviembre de 2018, de la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de ayuda por la Fundación de la Energía de la Comunidad de Madrid para el Desarrollo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (Plan MUS), del Plan de Impulso de Instalaciones de Autoconsumo Fotovoltaico en el sector residencial, y de los Planes Renove de salas de calderas, de aislamiento de viviendas y de ventanas de la Comunidad de Madrid. https://www.fenercom.com/wp-content/uploads/2019/09/BOCM-20181207- 22.pd

- EXTRACTO de 7 de diciembre de 2018, de la Orden de la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda, por la que se convoca la concesión de ayudas dirigidas a incentivar la adquisición en

la Comunidad de Madrid de vehículos con energías alternativas a los combustibles convencionales a través del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (Plan MUS). https://www.fenercom.com/wp-content/uploads/2019/09/BOCM-20181212- 24.pdf PIAM 2019 (Consejería de Medioambiente Comunidad de Madrid). Plazo 22.11.2019 – 30.11.2019. http://www.madrid.org/cs/Satellite?c=CM_ConvocaPrestac_FA&cid=1354604623027 &pageid=1331802501637&pagename=PortalCiudadano%2FCM_ConvocaPrestac_FA% 2FPCIU_fichaConvocaPrestac

- EXTRACTO de la Orden 1572/2019, de 19 de noviembre, de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad, por la que se aprueba la convocatoria correspondiente al ejercicio 2019 de las ayudas para la adquisición de vehículos eficientes para uso de autotaxi.

https://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2019/11/21/BOCM20191121-18.PDF PIAM 2018 (Consejería de Medioambiente Comunidad de Madrid). Plazo 25.09.2018 – 30.11.2018 http://www.madrid.org/cs/Satellite?c=CM_ConvocaPrestac_FA&cid=1354735457118 &noMostrarML=true&pageid=1331802501637&pagename=PortalCiudadano/CM_Con vocaPrestac_FA/PCIU_fichaConvocaPrestac&vest=1331802501621 PIVCEM 2018 (Consejería de Medioambiente Comunidad de Madrid).

Plazo 25.09.2018 – 15.11.2018

http://www.madrid.org/cs/Satellite?c=CM_ConvocaPrestac_FA&cid=1354735456399 &noMostrarML=true&pageid=1331802501637&pagename=PortalCiudadano/CM_Con vocaPrestac_FA/PCIU_fichaConvocaPrestac&vest=1331802501621 PIAM 2017 (Consejería de Medioambiente Comunidad de Madrid).

Plazo 12.09.2017 – 30.11.2017

https://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2017/09/01/BOCM-20170901-8.PDF PIVCEM 2017 (Consejería de Medioambiente Comunidad de Madrid).

Plazo 13.09.2017 – 30.11.2017

https://www.aecim.org/puesta-en-marcha-del-plan-de-incentivos-a-los-vehiculoscomerciales-ligeros-eficientes-auxiliares-y-de-servicios-pivcem-2017/
http://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2017/09/01/BOCM-20170901-9.PDF

A todas estas ayudas ya planificadas hay que añadirles las que vengan del Fondo de recuperación de la Unión Europea, cuyo objetivo es la transición hacia una Europa verde.

Se considera, según lo expuesto, que se está realizando un gran esfuerzo por parte de todas las administraciones públicas.

El Ayuntamiento de Madrid colabora con la Administración General del Estado (en adelante AGE) en el marco de su “Plan de Recuperación, Transformación y Resilencia” y del “Marco Estratégico de Energía y Clima” para el impulso de las zonas de las zonas de bajas emisiones, el desarrollo de la movilidad eléctrica y el fomento de la intermodalidad del transporte. En el caso de la movilidad eléctrica, el Ayuntamiento está desarrollando las siguientes acciones:

a) La implantación de infraestructuras singulares de recarga (ligadas a generación renovable, almacenamiento, e intermodalidad con otros modos de transporte, etc.).

b) La promoción normativa y administrativa del despliegue generalizado de infraestructuras de recarga en los términos contenidos en la normativa estatal y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad.

c) El fomento de la renovación del parque de vehículos mediante un ambicioso plan de subvenciones municipales.

Estas acciones son complementarias y sinérgicas con a las que están desplegando otras Administraciones Públicas. En este sentido, el "Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC)" de la AGE, a través de las subvenciones enumeradas anteriormente, prevé alcanzar una penetración de 5 millones de vehículos eléctricos a 2030. En el contexto del "Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia" la AGE ha fijado un objetivo para 2023 de, al menos, 100.000 puntos de recarga y 250.000 vehículos eléctricos, así como el desarrollo de la cadena de valor, nuevos modelos de negocio y nuevas dinámicas que favorezcan la progresiva electrificación de la movilidad, la reducción de emisiones y el cumplimiento de los objetivos de energía y clima.

Por tanto, la creación de "Madrid ZBE" y las ZBEDEP "Madrid Central" y "Plaza Elíptica" no solo viene obligada por la normativa comunitaria y estatal básica, y los instrumentos de planeamiento en materia de calidad del aire estatal, de la Comunidad de Madrid y del Ayuntamiento de Madrid, sino que se ve enmarcada en un conjunto de objetivos, programas y acciones de la Unión Europeas y del Reino de España orientados a lograr una transformación que facilite la sostenibilidad medioambiental, económica y energética.

En este sentido, debe destacarse que la transformación hacia la sostenibilidad medioambiental, económica y energética viene impulsada desde la Unión Europea.

La transformación de la economía europea en una economía verde, digital y resiliente constituye uno de los ejes del "Fondo de Recuperación Next Generation EU", que permitirá a España movilizar un volumen de inversión sin precedentes, por cuanto Consejo Europeo prevé financiación por hasta 140.000 millones de euros en transferencias y créditos en los próximos seis años, lo que supondría un 11% del PIB de 2019.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 72 Participantes 1

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714322 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto

102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *yyyyyyy) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *zzzzzzz) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *aaaaaaaa) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *bbbbbbbb) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

ccccccc) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ddddddd) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

eeeeeee) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

fffffff) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ggggggg) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ddddd)crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio

delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

n) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

o) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

p) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 73 Participantes 1

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714341 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ggggg)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhh)crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de

Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

q) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

r) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 74 Participantes 1

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por Dª./D. [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714377 por el que Dª./D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

w) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

   En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

x) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

e) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

f) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

   Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

g) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

h) Proporcional, porque:

   1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

   2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

   3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 70

Dº [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714468 por el que Dº [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento

continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando

una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

hhhhhhhh) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

iiiiiiii) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

jjjjjjjj) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

kkkkkkkk) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

llllllll) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

mmmmmmmm) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

nnnnnnnn) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

oooooooo) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

pppppppp) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *iiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *jjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *kkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *lllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*
>
> ***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de*

contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

e) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

f) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

m) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

n) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

o) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

p) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

q) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

r) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

i) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

j) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

k) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

l) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº76.2

Dª [redacted]

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]**, en representación del Comité Madrileño por Carretera, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 2021074479 por el que la Asociación Española de Codificación Comercial formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación, se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado **el Departamento de Mercancías:**

1ª) Alegación: Preámbulo, apartados c y g)

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y

el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

cc) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

dd) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *qqqqqqqq) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *rrrrrrrr) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *ssssssss) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

ttttttt) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

uuuuuuuu) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

vvvvvvvv) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

wwwwwwww) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

xxxxxxxx) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

yyyyyyyy) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ooooo)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ppppp)crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

En definitiva, uno de los objetivos de esta Administración municipal es logra alcanzar el reto de una movilidad medioambientalmente sostenible, con una buena calidad del aire y baja contaminación acústica.

La movilidad eléctrica es ya una realidad en nuestro país y en nuestra ciudad y su fata de emisión de gases contaminantes a la atmósfera, junto con la cada vez mayores opciones de largo recorrido por la proliferación de puntos de recarga, hacen de la misma un referente para el futuro.

El Ayuntamiento de Madrid está realizando una apuesta muy importante por el vehículo eléctrico y favoreciendo todas aquellas medidas que contribuyan a que esa tecnología se instale cuanto antes en nuestra ciudad. De ahí que progresivamente se haya implementado un periodo transitorio, en el cual, los horarios de acceso de vehículos culminan con una mayor franja horaria o permiso de acceso indefinido al Distrito Centro para los vehículos ECO y CERO emisiones

Esto en ningún caso supone que no se tengan en cuenta y se regulen los otros tipos de vehículos sujetos a distinta clasificación ambiental, que están muy presentes en el Proyecto inicial de la Ordenanza de Movilidad Sostenible.

En cuanto a la suspensión de este apartado, los dos artículos que se mencionan no son literales, ya que el apartado f) establece su utilización durante el periodo nocturno para la recarga de los vehículos eléctricos de los residentes.

Por lo tanto, tiene todo el sentido que se establezcan dos apartados diferentes dentro del apartado IV de este preámbulo.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación. Artículo 21.3

Contestación:

El artículo 21 punto 3 prohíbe la circulación en las vías públicas del ámbito territorial de Madrid ZBE a los vehículos con clasificación ambiental A en el RV, según su potencial contaminante, y solo se exceptúan los vehículos con personas de movilidad reducida y aquellos que tienen reconocida su consideración de históricos.

La regulación de la ZBE y ZBEDEP " tiene por objeto proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de calidad del aire, mediante la reducción de emisiones contaminantes derivados del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes".

La Directiva europea 2008/50/CE de 21 de Mayo nos marca igualmente los valores y objetivos a conseguir en cuanto a la reducción de gases contaminantes.

Por todo ello, los criterios restrictivos en cuanto a la circulación y estacionamiento de vehículos en estas zonas son máximos, y las excepciones se establecen exclusivamente y de forma motivada, por razones de interés general, seguridad o salud pública, protección civil, así como para proteger una necesidad privada de carácter urgente, temporal e inaplazable por el tiempo imprescindible para su satisfacción.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza de la MAIN.

3º) Alegación: Artículo 22.6

Se considera necesario incluir un punto en el que se contemple la excepción para acceder, circular y estacionar a aquellos vehículos de mudanzas que tengan una autorización municipal de ocupación de la vía pública a tales efectos, hasta la finalización del servicio.

Contestación:

Las excepciones están tasadas en la ordenanza, en concreto en los artículos 21 y 22, que se refiere a la regulación general de las Zonas de Bajas Emisiones y aquellas de Especial Protección.
Con esta regulación se pretende dar una misma protección a toda la ciudadanía de Madrid, así como dar cumplimiento a los valores límite de dióxido de nitrógeno establecidos por la normativa comunitaria y por la normativa estatal en materia de calidad del aire: la Ley de Calidad del Aire 34/2007 de 15 de Octubre y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad de 30 de Marzo de 2021.

En las denominadas ZBEDEP, las necesidades medioambientales son más acusadas y los requisitos de acceso y circulación a estas zonas más restrictivos, por lo que no procede exceptuar cierto tipo de vehículos en función de su actividad y no en base a su potencial contaminante.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación: Artículo 23.3d

Se propone la inclusión de un apartado 7º, en el que se contemple la excepción para acceder, circular y estacionar a aquellos vehículos de mudanzas que tengan una autorización municipal de ocupación de la vía pública a tales efectos, hasta la finalización del servicio.

Contestación:

El artículo 23 del Proyecto de Ordenanza por el que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de Octubre de 2018, introduce la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro.

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 del Ayuntamiento de Madrid, esta zona tiene como finalidad esencial, la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la disminución de los efectos negativos del tráfico motorizado.

Se han establecido excepciones basadas en criterios medioambientales y en sectores de actividad, siendo estas restrictivas y pensando en los criterios señalados en el punto anterior y no se ha considerado el sector de las mudanzas objeto de las mismas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación: Artículo 24.3

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *qqqqq)dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *rrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *sssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *ttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> *2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la*

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la

"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".

4.- No obstante, tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

p) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

q) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

r) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

s) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

t) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

g) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

h) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo, la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

En definitiva, el artículo 24 del Proyecto de Ordenanza por el que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, introduce la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica.

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 del Ayuntamiento de Madrid, esta zona tiene como finalidad esencial, la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la disminución de los efectos negativos del tráfico motorizado.

Se han establecido excepciones basadas en criterios medioambientales y en sectores de actividad, siendo estas restrictivas y pensando en los criterios señalados en el punto anterior y no se ha considerado el sector de las mudanzas objeto de las mismas.

Como consecuencia de todo lo anterior, con esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN).**

6º) Alegación: Medidas extraordinarias temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave cogestión de tráfico (Artículo 25).

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

z) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

aa) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

bb) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

cc) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento

de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un

relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

> *Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".*

Por lo anteriormente expuesto, se desestima porque el artículo 25 de la OMS no se refiere a ordenaciones temporales por motivos medioambientales, sino a medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Por tanto, **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

7ª) Alegación: modificación, revocación y extinción de las ocupaciones (artículo 32.3).

Considera que se debería plantear una modificación con antelación suficiente para ambas partes.

Contestación:

Dadas las limitaciones del espacio público, el Ayuntamiento debe coordinar y arbitrar todas las solicitudes con el tiempo suficiente para establecer las condiciones de la ocupación, sin menoscabar los derechos de otros afectados por la medida. Una reducción de los plazos y de las condiciones no se considera la medida más adecuada en ese sentido.

Por tanto, **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

8ª) Alegación: Episodios de contaminación atmosférica (artículo 35.5).

Contestación:

El artículo 35.*5 Medidas extraordinarias de tráfico durante episodios de contaminación atmosférica para proteger la salud humana y el medio ambiente* establece:
1. Dando cumplimiento a las condiciones de publicidad y de información previstas en este artículo, el órgano municipal competente podrá adoptar, con base en los artículos 7.g), 18 y 21 de la LTSV y los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, medidas extraordinarias y temporales de ordenación del tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, cuando exista riesgo o se haya producido la superación de los umbrales de alerta o los valores límite establecidos por la LCA y el anexo I del RCA, en cumplimiento de la normativa europea, estatal y autonómica de calidad del aire y de los artículos 39 y 40.4 de la OCAS.
2. Las medidas extraordinarias y temporales de tráfico que podrán adoptarse en los supuestos previstos en el apartado 1, ya sea aisladamente o de forma conjunta y, cuando proceda, coordinadamente con las Administraciones titulares de las vías de acceso a la ciudad, son:
a) La modificación de los límites de velocidad establecidos para la circulación de vehículos en determinadas vías urbanas, travesías y tramos de acceso a la ciudad de Madrid.
b) La prohibición o limitación del estacionamiento de vehículos, con carácter general o de determinados vehículos, en las vías públicas, en determinadas zonas y horarios, así como en el ámbito territorial del SER y, en su caso, en los aparcamientos públicos rotacionales de titularidad municipal.
c) La prohibición total o parcial de circulación en determinadas vías y horarios bien con carácter general o de determinados vehículos. d) La limitación de horarios de carga y descarga.

Estas restricciones son comunicadas con antelación suficiente según se establece en el apartado 7 del art 35

El decreto de activación de dichas medidas determinará la fecha y hora a partir de los cuales se implementarán cada una de las medidas correspondientes en función del escenario que se alcance, así como su modificación y desactivación en función de la evolución de la situación de contaminación y de la predicción meteorológica, y del mismo se dará información clara, comprensible y accesible a la población. Esta información, que contendrá las distintas medidas que se vayan a implementar, deberá facilitarse con anterioridad al momento de su activación a través de medios de difusión apropiados previstos en la LCA y el RCA, sin perjuicio de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y en el Boletín del Ayuntamiento de Madrid. Asimismo, se publicarán en el Portal de Transparencia del Ayuntamiento de Madrid

Por todo ello, los criterios restrictivos en cuanto a la circulación y estacionamiento de vehículos en estas zonas son máximos, y las excepciones se establecen exclusivamente y de forma motivada, por razones de interés general, seguridad o salud pública, protección civil, así como para proteger una necesidad privada de carácter urgente, temporal e inaplazable por el tiempo imprescindible para su satisfacción.

Los protocolos para la activación de medidas extraordinarias de tráfico durante episodios de alta contaminación se determinan por las mediciones realizadas en el día anterior, que pueden variar según la meteorología en apenas unas horas. Se pretende, de este modo, que las medidas de carácter extraordinario se adecúen y aproximen a la situación real de dichos episodios. Por tanto, la propuesta de que esta alegación de antelar la información no reflejaría la situación real de los episodios de alta contaminación en la ciudad.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN).**

9ª) Alegación: Señalización de las ocupaciones (Artículo 38)

Solicita que se elimine la obligatoriedad de la iluminación

Contestación:

Como se ha señalado anteriormente, uno de los objetivos que pretende la modificación de la OMS es “dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público” y más cuando son ocupaciones temporales que requieren de una señalización e iluminación suficientes para evitar cualquier tipo de incidente en la vía pública.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN).**

10ª,11ª, y 12ª alegaciones (Artículo 49 y 50 SER)

Considera conveniente clarificar que tampoco sería de aplicación para aquellos vehículos destinados a los servicios de mudanzas, siempre que cuenten con el permiso anual de mudanzas habilitante para la ocupación de la vía pública para dichos fines.

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los*

distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

y) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

   En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

z) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde

Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

i) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

j) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

k) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

l) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo, se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"

Por tanto, las autorizaciones temporales, así como las anuales, para los servicios de mudanzas, se regirán por las disposiciones contenidas dentro del Capítulo V de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, cualquier vehículo que no se encuentre realizando actividades o labores del servicio de mudanzas debidamente autorizadas y este estacionado dentro de las áreas del servicio de estacionamiento regulado, deberá de obtener el correspondiente tique según lo establecido tanto en la Ordenanza de Movilidad Sostenible como en la Ordenanza Fiscal reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital.

Establecer la sectorización de los vehículos que accedan a la DUM supondría una limitación al propio desarrollo del sector, que varía en los productos que carga y descarga, salvo algunas excepciones. El espíritu de la Ordenanza es establecer un sistema reglado de ocupación de la vía pública y no la regularización de la propia carga del vehículo.

Como consecuencia de todo lo anterior, con esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN).**

13ª Alegación. Art. 50.3.a)

Colectivos cualificados del SER): exigir la autorización de transporte a aquellos vehículos en que sea preceptiva a efectos de su consideración de colectivo cualificado en cuanto a la regulación del SER.

Contestación:

Las tarjetas de transporte son concedidas por la Comunidad de Madrid, a través de la Dirección General de Transportes, la cual otorga dichas autorizaciones a aquellos interesados que cumplan una serie de determinados requisitos establecidos, para habilitar a los particulares y empresas que tengan su domicilio fiscal en esta Comunidad a realizar transporte público y privado complementario de mercancías y de viajeros por carretera, así como de las actividades auxiliares y complementarias de los mismos, por lo que es competencia de la Comunidad Autónoma su regulación.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

14ª) Alegación: Plazas de alta rotación (Artículo 56.5)

Propone eliminar la restricción de no volver a aparcar en 30 minutos para el transporte de mercancías.

Contestación:

Las plazas de alta rotación son aquellas plazas ubicadas en calles o tramos de las mismas sometidas a una regulación especial para favorecer la rotación en su uso, reducir el tráfico de agitación y favorecer la movilidad del entorno de forma compatible con la intensa demanda de estacionamiento por su proximidad a sedes de Administraciones Públicas, centros oficiales, equipamientos sanitarios, educativos, culturales, sociales y deportivos o zonas comerciales. Los vehículos para la distribución urbana de mercancías son objeto en la Ordenanza de una regulación específica, disponiendo de las zonas de estacionamiento para carga y descarga establecidas regulándose su uso mediante un sistema de gestión inteligente para fomentar el uso de tecnologías menos contaminantes que favorezcan una movilidad sostenible en el ámbito de la distribución urbana de mercancías.

El tiempo de permanencia máxima en estas plazas, y una vez cumplido este, la nueva autorización de estacionamiento en plazas de alta rotación del mismo barrio tiene que ser compatible con el fin para el que están destinadas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni en la MAIN.

15ª) Alegación: Reservas de carga y descarga (Artículo 201.4)

Propone suprimir el nuevo apartado porque una de las acepciones del término "exacción" define perfectamente la fundamentación de la pretendida supresión "cobro injusto y violento".

Contestación:

No se considera necesaria la modificación porque el término recogido en el texto se ajusta perfectamente al concepto definido.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni en la MAIN.

16ª) Alegación: Sistemas automatizados de control de uso de C/D (Artículo 202.4)

Propone introducir en el articulado que el tiempo máximo de utilización de las reservas "podrá ser prorrogado o renovado hasta finalización del servicio".

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar

cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

a) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

b) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental “A” emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo “ECO”.

c) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

d) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Entre los objetivos de la presente ordenanza está la sostenibilidad medioambiental y la protección de la salud las personas, para ello hay que ordenar los distintos usos de las vías y espacios públicos urbanos y racionalizar el espacio de estacionamiento.

Con el establecimiento de sistemas automatizados de control del uso y las condiciones de utilización de las reservas de carga y descarga, que recoge el artículo 202.4, el Ayuntamiento de Madrid pretende implementar un sistema de carga y descarga inteligente que es fundamental para lograr una optimización de la utilización de este tipo de plazas, de tal manera que redunde directamente en una mejor organización de la distribución urbana de mercancías (DUM) en la ciudad de Madrid y, por ende, en una reducción de las emisiones contaminantes con la consiguiente mejora de la calidad del aire. A este respecto, según el último Inventario de Emisiones de Madrid, la DUM es responsable del 10% de los recorridos, pero del 19% de las emisiones de óxidos de nitrógeno, por tanto, es necesario optimizar su gestión para reducir estas emisiones, dado que Madrid ha incumplido desde el año 2010 los valores regulados de dióxido de nitrógeno.

Los sistemas automatizados tratan de optimizar las tareas con la finalidad de armonizar las condiciones de utilización de las reservas de carga y descarga y hacerlas compatibles con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y de la salud de las personas, por lo que, el tiempo máximo de utilización de las reservas, dentro de la franja horaria permitida por la señalización correspondiente, no podrá ser prorrogado o renovado hasta la finalización del servicio.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial

17ª, 18ª y 19) Alegación. Artículos 208. 209, 210

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *uuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *vvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *wwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *xxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una*

*atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

s) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

t) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse las alegaciones presentadas por los criterios planteados porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo y por el espíritu de la norma, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por último, debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto, se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Las medidas se establecen de la manera más proporcional posible, con periodos transitorios lo más amplios posibles, dentro de la gravedad de las circunstancias, para lograr la eficaz protección del derecho fundamental a la vida y los derechos constitucionales a la salud de las personas y a un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona.

Por otra parte, la ZBEDEP Distrito Centro se circunscribe al ámbito territorial especialmente afectado por la especial presión circulatoria de tráfico motorizado y los elevados niveles de contaminación medioambiental tanto en materia de calidad del aire como acústica.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

20ª) Alegación: Gastos de inmovilización, retirada y depósito de vehículos (Artículo 238)

Propone que los gastos por la retirada del vehículo es un importe que debe asumir el ciudadano que ha aparcado posteriormente a la colocación de las placas con 48 horas de antelación o por el propio Ayuntamiento cuando se deba a la retirada de un vehículo estacionado previamente a la colocación de la placa.

Contestación:

La alegación propuesta ya está contemplada en la OMS porque siempre se retira un vehículo tras la colocación con 48 horas de antelación en aras a mantener la seguridad jurídica

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial

21ª) Alegación: Requisitos ambientales generales para la circulación de vehículos en Madrid ZBE, renovación de flotas y franjas horarias de transporte de mercancías (Disposición transitoria Primera y Tercera).

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la

garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

e) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

f) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

g) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

h) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Las medidas se establecen de la manera más proporcional posible, con periodos transitorios lo más amplios posibles, dentro de la gravedad de las circunstancias, para lograr la eficaz protección del derecho constitucional a la salud de las personas y a un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona.

Por otra parte, la ZBE se circunscribe a los viales urbanos de todo el término municipal de Madrid, con un elevado índice de tráfico motorizado.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

A continuación, se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulad **el Departamento de Viajeros:**

AETRAM

1ª) Alegación:
Solicitan que se vuelva a incluir en el artículo 23.3e) 3º el mismo texto que tenía en la redacción anterior de la ordenanza de 5 de octubre de 2018:

"Los vehículos de transporte público colectivo, los autobuses turísticos que den servicio a las líneas que circulan por el interior de Madrid Central que cuenten con autorización municipal, los autobuses que den servicio a los establecimientos o instituciones del área y los vehículos, a excepción de los turismos, que den asistencia a los mismos".

Contestación:
En la actualidad este artículo está redactado de la siguiente manera:

"Los vehículos de transporte público colectivo de viajeros regular de uso general y los autobuses que den servicio a los establecimientos o instituciones de la citada ZBEDEP Distrito Centro"
Es decir, en la regulación que se pretende introducir en el Proyecto inicial de ordenanza se especifica transporte público colectivo de viajeros regular de uso general y se suprime el acceso y circulación de los autobuses turísticos y los vehículos que dan asistencia a los mismos.

Todo ello en desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, que establece que dicha área se configura como la ZBEDEO Distrito Centro y tiene como finalidad la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la disminución de los efectos negativos del tráfico motorizado.

Se ha considerado que no es procedente una excepción general para el transporte público colectivo de viajeros, así como para el acceso y circulación de los autobuses turísticos a esta zona central de Madrid, con alta presión circulatoria y elevados índices de contaminación.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación:
Solicitan que como transporte público colectivo deben seguir siendo un modo de transporte excepcionado y de pleno acceso a Madrid 360 y demás zonas protegidas (Plaza Elíptica) como hasta ahora se está produciendo, siendo controlado los accesos a través del sistema de cámaras que vigila que el vehículo tiene más de nueve plazas y por tanto es transporte colectivo.

Contestación:

"La regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud pública, así como el derecho a un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona. Su regulación resulta racional, necesaria, imprescindible y proporcional para satisfacer dichas razones imperiosas de interés general".

Toda la regulación normativa fijada en la ordenanza responde a criterios objetivos y de interés general y el calendario fijado para el acceso a estas zonas de especial protección responde a esos criterios, no pudiendo hacer excepciones en función de sectores específicos.

El punto cuarto de la Disposición Transitoria Tercera establece que se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro, a los vehículos en función de la MMA, el periodo y la categoría ambiental del vehículo.

Los cambios introducidos en el Proyecto inicial de ordenanza responden a estos criterios, sin afán de perjudicar a ningún sector específico y con el convencimiento de generar un beneficio para la ciudadanía en general.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación:
Calendario de restricciones de acceso a Madrid Central.

El Calendario establecido en la Disposición Transitoria Tercera y Anexo III resulta de imposible cumplimiento y pone en peligro el mantenimiento de muchas empresas.
Se solicita una moratoria de cinco años hasta que el desarrollo de las infraestructuras y el avance de la oferta de vehículos alternativos en el mercado sea una realidad.

Contestación:

"La regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud pública, el derecho a la vida y a la integridad física, así como el derecho a un medio ambiente urbano adecuado para el desarrollo de la persona. Su regulación resulta racional, necesaria, imprescindible y proporcional para satisfacer dichas razones imperiosas de interés general".

Toda la regulación normativa fijada en la ordenanza responde a criterios objetivos y de interés general y el calendario fijado para el acceso a estas zonas de especial protección responde a esos criterios, no pudiendo hacer excepciones en función de sectores específicos.

El punto cuarto de la Disposición Transitoria Tercera establece que se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro, a los vehículos en función de la MMA, el periodo y la categoría ambiental del vehículo.

El Ayuntamiento de Madrid está realizando una apuesta muy importante por el vehículo eléctrico y favoreciendo todas aquellas medidas que contribuyan a que esa tecnología se instale cuanto antes en nuestra ciudad. De ahí que progresivamente se haya implementado un periodo transitorio, en el cual, los horarios de acceso de vehículos culminan con una mayor franja horaria o permiso de acceso indefinido al Distrito Centro para los vehículos ECO y CERO emisiones.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación:
Se Solicita suprimir cualquier restricción de las franjas horarias a los vehículos de transporte público colectivo en función de la MMA, la categoría ambiental del vehículo, dado que los mismos realizan servicios de una frecuencia plena las 24 horas del día.

Contestación:

El punto cuarto de la Disposición Transitoria Tercera establece que se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro, a los vehículos en función de la MMA, el periodo y la categoría ambiental del vehículo.

El Ayuntamiento de Madrid está realizando una apuesta muy importante por el vehículo eléctrico y favoreciendo todas aquellas medidas que contribuyan a que esa tecnología se instale cuanto antes en nuestra ciudad. De ahí que progresivamente se haya implementado un periodo transitorio, en el cual, los horarios de acceso de vehículos culminan con una mayor franja horaria o permiso de acceso indefinido al Distrito Centro para los vehículos ECO y CERO emisiones.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación.
Ayudas renovación flota: Esta petición es consecuencia de la obligación impuesta de renovación de flotas para adecuarse a los niveles exigidos para la circulación, el acceso a la ciudad, a las áreas de Acceso Restringido, paradas, estacionamiento en la línea marcada en el Plan A y al calendario preestablecido para ello. Es necesario el impulso del Ayuntamiento de Madrid en la creación de un plan general de ayudas en común de todas las Administraciones Públicas dirigidas a la adecuación de las flotas a las exigencias medioambientales. Es necesario incentivar, no sólo con ayudas económicas directas, sino también con deducción en los impuestos correspondientes a los vehículos más ecológicos.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una potestad reglamentaria de las contempladas en la ordenanza, sino más bien actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Estas ayudas se destinan a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad de la regulación de las ordenanzas de carácter permanente, destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente.

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se amplían las medidas del Plan A de Calidad del Aire y se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y **vehículos particulares.**

Conforme con la Estrategia se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 y, por otro lado, este año se aprobó el PES correspondiente al Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad para el periodo 2021-2023, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

También hay que hacer referencia a las cantidades provenientes del Fondo de recuperación de la UE que permitirá a España movilizar un volumen de inversión sin precedentes, por cuanto el Consejo Europeo prevé una financiación de hasta 140.000 millones en transferencias y créditos en los próximos seis años. Esto facilitará la recuperación de la economía para que sea verde, digital, inclusiva y social.

De todo lo expuesto se deduce que las ayudas o subvenciones a la renovación de flotas de vehículos, no solo no son insuficientes, sino que están perfectamente cubiertas y garantizadas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONFEBÚS

1ª) Alegación: Transporte Público Colectivo y Transporte Discrecional y Turístico, calendario y estacionamiento en zonas SER para vehículos autocares sin distintivo.

Volviendo a insistir en la misma argumentación que en la alegación anterior, el Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad. Tanto el espíritu de la norma como su articulado responden al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático al exigir unas condiciones específicas para los vehículos para el acceso a ZBE.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

i) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

j) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

k) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

l) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante,

que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:
Solicita que por parte de la Administración Municipal se haga un esfuerzo por priorizar el transporte público colectivo respecto a otros modos de transporte, y se promocione y amplíe la oferta del mismo.

Contestación:

La alegación propuesta no es objeto de la norma sujeta a información pública, puesto que no se solicita ninguna modificación de la misma.

Dicho lo cual, es importante decir que el Ayuntamiento de Madrid está acometiendo un proceso de modernización e inversión en infraestructuras de todo el transporte público de nuestra ciudad.
Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación:
Se solicita el alternativa real y sostenible al tráfico convencional. permiso a todos los autocares y autobuses, el acceso a las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, independientemente del servicio que presten y su clasificación ambiental y la eliminación de las franjas horarias de acceso a la ZBEDEP Distrito Centro.

Contestación:

Al objeto de satisfacer los objetivos del apartado 2, las ZBEDEP establecerán específicamente, en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la Ley de Tráfico y Seguridad de Vehículos a Motor en relación con los artículos 38, 39.1 y 40a) de la Ley de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (LCREM), las obligaciones de tráfico, circulación y seguridad vial precisas que resulten necesarias en cada concreta ZBEDEP, de entre las siguientes medidas:

A) Prohibición general de acceso a la específica ZBEDEP, que quedaría limitado a determinados tipos de vehículo en función del motivo de acceso y/o de su clasificación en el Reglamento de Vehículos (RV) en atención a los siguientes criterios: potencial contaminante; construcción; utilización y masa máxima autorizada (MMA).

B) Limitaciones a la circulación de vehículos en función del motivo de acceso y de su clasificación en el RV en atención a los siguientes criterios: potencial contaminante, construcción y MMA.

C) Limitaciones de velocidad en toda la ZBEDEP o en aquellas partes de la misma que se delimiten.

Por lo tanto, la ordenanza tiene entre sus objetivos básicos reducir la contaminación y conseguir un medioambiente urbano que promueva el derecho constitucional a la salud y a la integridad física.

En cuanto a la eliminación de las franjas horarias resulta igualmente difícil su eliminación, puesto que la transitoriedad y proporcionalidad forman parte de la exposición de motivos de la ordenanza como elementos vertebradores de la misma. Se establecen periodos transitorios de las restricciones de acceso y circulación de vehículos en función de su actividad, potencial contaminante (etiquetas de la DGT) y Masa del Vehículo.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación:
Se solicita un Plan de ayudas para la renovación de flotas.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una potestad reglamentaria de las contempladas en la ordenanza, sino más bien actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Estas ayudas se destinan a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad de la regulación de las ordenanzas de carácter permanente destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente.

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se amplían las medidas del Plan A de Calidad del Aire y se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y **vehículos particulares.**

Conforme con la mencionada Estrategia se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 y, por otro lado, este año se aprobó el PES correspondiente al Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad para el periodo 2021-2023, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

También hay que hacer referencia a las cantidades provenientes del Fondo de recuperación de la UE que permitirá a España movilizar un volumen de inversión sin precedentes, por cuanto el Consejo Europeo prevé una financiación de hasta 140.000 millones en transferencias y créditos en los próximos seis años. Esto facilitará la recuperación de la economía para que sea verde, digital, inclusiva y social.

De todo lo expuesto se deduce que las ayudas o subvenciones a la renovación de flotas de vehículos, no solo no son insuficientes, sino que están perfectamente cubiertas y garantizadas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI

1ª) Alegación: Introducir en la Nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible la regulación de las VTC´S.

Contestación:

La Ordenanza de Movilidad Sostenible no es el marco jurídico donde deba regularse este tipo de actividades de arrendamiento de vehículos con conductor.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

UNAUTO

1ª) Alegación: Introducir en la Nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible la regulación de las VTC´S.

Volviendo a insistir en la misma argumentación que en la alegación anterior, y sin ánimo de ser reiterativos, el Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad. Tanto el espíritu de la norma como su articulado responden al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático al exigir unas condiciones específicas para los vehículos para el acceso a ZBE.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de “Madrid Zona de Bajas Emisiones” tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

m) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

n) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

o) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

p) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

2ª) Alegación:

Existen múltiples motivos por los que un vehículo VTC puede acceder a Madrid Central, diferentes al hecho de tener un servicio previamente contratado con origen o destino en dicha zona, como por ejemplo encontrarse allí su lugar de estacionamiento, estar domiciliado en la zona o cualquier otro servicio relacionado con la operatividad del vehículo.

Por lo tanto, solicitan la modificación de los artículos 23.3 e) 5; 25.1 y 5g) y 35.1 y 5 ñ) y concordantes, en el sentido de suprimir la frase "con servicio previamente contratado con origen y destino en el Distrito Centro o en la zona restringida" que aparece en dichos artículos como condición para que los vehículos VTC puedan acceder y circular por esta zona.

Contestación:

La regulación en la ordenanza de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud pública, el derecho a la vida y a la integridad física, así como el derecho a un medio urbano adecuado para el desarrollo de la persona. Su regulación resulta racional, necesaria, imprescindible y proporcional para satisfacer dichas razones imperiosas de interés general.

Constituyen ambas, ordenaciones permanentes de tráfico adoptadas en virtud de los artículos 7.g), 18 y 21 de la Ley de Tráfico y Seguridad de Vehículos a Motor.

Por otro lado, los artículos 25 y 35 de la norma son ordenaciones temporales de movilidad que responden a episodios de congestión del tráfico o alta contaminación y concuerdan con la terminología relativa a los planes de acción a corto plazo regulados en los artículos 16.4 y 14.2b) de la Ley de Calidad del Aire en coordinación con los artículos 39 y 40 de la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad.

En esta ordenanza se ha tenido en cuenta la regulación específica de la actuación de ciertos sectores de actividad, en cuanto al acceso y circulación por las zonas restringidas a la movilidad y precisamente por esto se ha excepcionado la entrada, acceso y circulación a los vehículos VTC.
Las condiciones impuestas de tener un servicio previamente contratado con origen o destino en dicha zona, cuadra perfectamente con las características del servicio de contratación previa que ofrecen estos vehículos y evita la congestión de vehículos circulando en una misma zona emitiendo sustancias contaminantes

En la redacción de esta Ordenanza se ha mantenido el principio de proporcionalidad, conteniendo la regulación imprescindible para alcanzar los objetivos y razones de interés general propuestos.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación.
Solicitan que en el artículo 40, que no ha sido objeto de reforma, se amplíe el punto 3 relativo a las VTC, incluyendo las mismas circunstancias que en el punto 2 en el caso de que el taxi debe efectuar parada.

Contestación:

El artículo 40 no ha sido objeto de modificación en el Proyecto inicial de Ordenanza de Movilidad Sostenible, por lo que no es objeto de información pública.

4ª Alegación.
En el Anexo III Primero de la Ordenanza, relativo a los Criterios de Gestión de los permisos de acceso y circulación de vehículos por la ZBEDEP Distrito Centro, en el punto 10 a y b se establecen los de Autotaxis y VTC.

Las restricciones impuestas en el punto b) a los vehículos VTC solo favorecen la limitación de su actividad y perjudica la libertad de los ciudadanos para elegir el medio de transporte que deseen en sus desplazamientos.

Por ello, solicitan que se modifique el Anexo III Primero punto 10a) en el sentido que se incluya en el mismo a los turismos VTC , encabezándose la letra a) como " Autotaxis y vehículos de arrendamiento con conductor" con las mismas condiciones que las establecidas para los taxis, y se suprima la letra b).

Contestación:

La regulación en la ordenanza de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud pública, el derecho a la vida y a la integridad física, así como el derecho a un medio urbano adecuado para el desarrollo de la persona. Su regulación resulta racional, necesaria, imprescindible y proporcional para satisfacer dichas razones imperiosas de interés general.

Constituyen ambas, ordenaciones permanentes de tráfico adoptadas en virtud de los artículos 7.g), 18 y 21 de la Ley de Tráfico y Seguridad de Vehículos a Motor.

En esta ordenanza se ha tenido en cuenta la regulación específica de la actuación de ciertos sectores de actividad, en cuanto al acceso y circulación por las zonas restringidas a la movilidad y precisamente por esto se ha excepcionado la entrada, acceso y circulación a los vehículos VTC.
Las condiciones impuestas de tener un servicio previamente contratado con origen o destino en dicha zona, cuadra perfectamente con las características del servicio de contratación previa que ofrecen estos vehículos y evita la congestión de vehículos circulando en una misma zona emitiendo sustancias contaminantes.

Por otro lado, aun cuando el sector de actividad de los taxis y vtc´s es el mismo, la contratación de ambos vehículos se sustentan en regímenes diferentes, por lo que no es posible su equiparación.

En lo referente a las condiciones impuestas para las altas de estos vehículos en el SGDC, constituyen trámites administrativos que ayudan a clarificar la situación del sector y reforzar la situación jurídica del mismo.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 77

D. [redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted]**, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714485 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

*"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

aa) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

bb) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

cc) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

dd) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

ee) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

ff) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

gg) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

hh) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

ii) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

jj) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del

estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

qq) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

rr) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

ss) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

tt) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

uu) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

vv) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

ww) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 78 Participantes 1

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714521 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al

cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *yyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *zzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *aaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *bbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*
>
> ***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*
>
> ***4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos***

incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

u) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

v) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

e) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

f) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

g) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

h) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES n º 79.2

Dº [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº [redacted]**, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714527 por el que **Dº** [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: artículo 22.2 de la OMS.

Solicita incluir en el artículo 22.2 de la OMS otro objetivo de las ZBEDEP: "promover y facilitar la movilidad en bicicleta" al entender que la necesidad de desplazamiento de la población debe ser cubierta prioritariamente con medios sostenibles y que es preciso nombrarla específicamente y no a través de ninguna fórmula genérica.

Contestación:

No se considera necesario incluir una mención expresa al fomento del uso de la bicicleta entre los objetivos de la ZBEDEP, por entenderse lógicamente incluida la promoción del uso de este medio de transporte entre los objetivos definidos por los apartados g) y h) del artículo 22.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo:

> *"g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes".

Las bicicletas son, sin duda, vehículos de los menos contaminantes, pero dentro de dicha categoría no es lo mismo el impacto medioambiental de una bicicleta que el de una bicicleta de pedales con pedaleo asistido como consecuencia del empleo de un motor eléctrico y una batería. Por ello se considera conveniente definir el objetivo en términos más generales y omnicomprensivos sin entrar a establecer órdenes de prelación de los vehículos menos contaminantes en función de su menor impacto ambiental.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: artículo 22.3.d) de la OMS.

Se solicita añadir a la redacción del artículo 22.3.d) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, entre las medidas de ordenación permanente del tráfico, la "limitación máxima de 30 km/h sin perjuicio de velocidades menores de acuerdo al carácter de la vía".

Contestación:

Se desestima limitar la velocidad a un máximo de 30 Km/h en todas las vías de la ZBEDEP por estar limitada la velocidad genérica en zona urbana por el Reglamento General de Circulación con límites de 20 km/h en calles de plataforma única, 30 Km/h en calles de un carril por sentido y a 50 Km/h en calles con más de un carril por sentido.

En una ZBEDEP coexisten vías de distinta configuración y con distinto límite máximo de velocidad conforme a lo previsto tanto en el artículo 50 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, como del artículo 17 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación: artículo 24.3.c) de la OMS.

Se solicita modificar el artículo 24.3.c) para incluir como punto primero el siguiente: 1.º Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y los VMP.

Contestación:

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

Porque la redacción del artículo 24.3.a) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, establece la libre circulación por el interior de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

Porque la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, limita la prohibición de acceso y circulación por el interior del espacio delimitado

por el artículo 24.2, que define el perímetro de la ZBEDEP, a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante. Las bicicletas no son vehículos automóviles con clasificación ambiental "A", por lo que no son objeto de prohibición alguna de acceso y circulación por la ZBEDEP.

Porque carece de sentido incluir a las bicicletas entre los vehículos excluidos de la prohibición de acceso y circulación de artículo 24.2.b) relacionados en el artículo 24.3.c), dado que la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, se refiere exclusivamente a determinados vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, una categoría de vehículos motorizados ajena a las bicicletas.

Por tanto las bicicletas no deben incluirse en la redacción de artículo 24 de la OMS, porque su acceso y circulación está expresamente autorizado por el artículo 24.3.a) y porque las bicicletas no se ven afectadas por la prohibición del artículo 24.3.b), en los términos expresamente definidos en la redacción de los citados preceptos de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación: artículo 25.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 25.5 de la OMS un nuevo apartado "i) las bicicletas y otros ciclos y VMP", por entender que no parece muy razonable excluir a las bicicletas en episodios de congestión o alta contaminación cuando en ningún caso son las causantes.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 25 de la OMS no se refiere a ordenaciones temporales por motivos medioambientales, sino a medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Puede resultar necesario prohibir con carácter extraordinario y temporal la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación: artículo 38.4 de la OMS.

Se solicita añadir sustituir el primer párrafo del artículo al artículo 38.4 por el siguiente: "En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Solicita también incluir una cuarta letra con la siguiente redacción: "d) en caso de vía ciclista, señalizar un desvío y protegerlo del tráfico ordinario de modo que no haya diferencia en el grado de seguridad y accesibilidad y no suponga un rodeo reseñable".

Se estima parcialmente:

1) Se estima la modificación del primer párrafo del artículo al artículo 38.4 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, mediante la adición de las palabras "o vía ciclista" en el primer párrafo de la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 38.4 de la OMS que queda redactado en los siguientes términos**:**

> "**Artículo 38.4.** En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Se deja constancia de la modificación en el informe de cambios en el Proyecto normativo y en la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial como consecuencia de las alegaciones formuladas durante la información pública.

2) Se desestima la propuesta de introducir una nueva letra "d)" en el artículo 38.4 de la OMS con el contenido propuesto por la alegación, porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

6ª) Alegación: artículo 38.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 38.5, que establece que "5. Cuando la ocupación implique el corte de calle, será obligatorio señalizar los desvíos alternativos mediante el empleo de la señalización provisional correspondiente, requiriendo, en su caso, la presencia de señalistas", el siguiente párrafo: "Se considerarán los diferentes tipos de vehículos a la hora de aplicar los cortes, teniendo una especial consideración con las bicicletas como vehículo menos invasivo que no precisa, en muchas ocasiones, de la prohibición de otros por sus propias características físicas. En caso de que las bicicletas no pudieran pasar se diseñará un itinerario alternativo que no suponga mayor rodeo, inseguridad o merma de accesibilidad".

Contestación:

Se desestima porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

Esta alegación **no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7ª) Alegación: artículos 47.2 y 47.3 de la OMS.

Se solicita que se exceptúe a las bicicletas de la aplicación de las prohibiciones de estacionamiento de los apartados 2 y 3 del artículo 47 de la OMS, por entender que el redactor

tan solo tiene presente el automóvil y el espacio que ocupa. Sugerimos una redacción más inclusiva con aquellos medios que poco o nada tienen que ver con los coches y que en ningún caso son los causantes de los problemas que la presente ordenanza pretende solucionar.

Contestación:

La regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se recoge en el artículo 48.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regula dónde y bajo qué condiciones pueden estacionar dichos vehículos.

Sin perjuicio de ello, en tanto que vehículos, las bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP están sujetos a las prohibiciones generales de parada y estacionamiento del resto de vehículos reguladas en el artículo 47 de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Resultan de aplicación a las bicicletas los supuestos regulados en las letras:

a) en todos aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente si la señalización existente prohíbe el estacionamiento de bicicletas;

b) para dar cumplimiento a la obligación legal de rotación en el estacionamiento; c) en las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales, embajadas, personas de movilidad reducida y otros usos;

d) en las paradas de autobús sin acera adelantada, para permitir el acceso universal al transporte público colectivo regular de viajeros;

e) por motivos de seguridad, en la zona de seguridad fijada para las dependencias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y frente a las salidas de vehículos de emergencia, debidamente señalizadas;

f) delante de los vados correctamente señalizados, entendiendo por tales tanto los destinados a la entrada y salida de vehículos a través de itinerarios peatonales como los destinados a la supresión de barreras arquitectónicas en los itinerarios peatonales;

g) en los lugares reservados exclusivamente para parada de vehículos; i) en batería, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas sin señal que habilite tal posibilidad de estacionar en batería;

j) en línea, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas cuando el estacionamiento deba efectuarse en batería conforme a la señalización existente;

k) en el arcén, por razones de seguridad vial;

l) en los lugares que vayan a ser ocupados temporalmente para otros usos o actividades, en cuyo caso se deberá señalizar adecuadamente al menos con cuarenta y ocho horas de antelación;

m) el estacionamiento en vía pública para su venta; o) por motivos de seguridad si se prohibiera su estacionamiento con base en el artículo 25 de la OMS.

No resulta de aplicación a las bicicletas los siguientes supuestos que no precisan de exclusión normativa porque su objeto se refiere exclusivamente a determinados tipos de vehículos entre los que no se encuentran las bicicletas, o porque dicha regulación no se aplica a las bicicletas por estar expresamente excepcionadas por otro precepto de la OMS:

h) El apartado h) que se refiere al SER al establecer "h) La prohibición de estacionar en *los lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria sin disponer de la autorización de estacionamiento correspondiente, o superando el tiempo máximo de estacionamiento autorizado en función de la tasa de estacionamiento abonada"*, pero que no resulta de aplicación a las bicicletas porque el artículo 51.1 de la OMS excluye expresamente a los vehículos de dos y tres ruedas de la regulación del estacionamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) por lo que no afecta a las bicicletas.

ll) El apartado ll) que se refiere expresamente a los remolques o semiremolques, por lo que no afecta a las bicicletas.

ñ) El apartado ñ) se refiere a vehículos automóviles CERO emisiones, por lo que no afecta a las bicicletas.

Por todo lo anteriormente expuestos **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza.

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (**MAIN**) para recoger parte de la argumentación expuesta.

8ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Se solicita que en el primer párrafo del artículo 48.1 de la OMS se suprima el término "exclusivamente".

A la vista de la alegación se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que "con carácter excepcional" pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

Por ello, **se estima parcialmente** en la medida en que no se suprime el término "con carácter excepcional", pero sí se determinan las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

"**Artículo 48.** *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*

1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:

a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.

b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:

m) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.

n) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.

o) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC".

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

9ª) Alegación: artículo 48.1.b) de la OMS.

Se solicita sustituir la redacción de artículo 48.1.b) por el siguiente contenido:

"b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos circularán diligentemente, a paso de peatón y manteniendo la distancia de seguridad con los viandantes hasta el lugar de estacionamiento. Si por la densidad peatonal fuera imposible cumplir estas condiciones, harán el desplazamiento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

En ausencia de estacionamientos específicos alrededor (no más de 50m – 30 segundos andando), y a fin de proteger el criterio de proximidad -puerta a puerta- de la movilidad ciclista, el aparcamiento de bicicletas se complementará pudiendo amarrarla en vallas o elementos de mobiliario urbano, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales. Podrán situarse en la acera, anclado o no al mobiliario urbano siempre que se conserve un ancho mínimo de 2m y no ocupen el pavimento tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público".

La propuesta se basa en la necesidad de mantener la ventaja que supone para la persona ciclista el desplazamiento puerta a puerta a través de la facilidad de estacionamiento, como recoge el Manuel de Aparcamientos editado por el IDEA del Ministerio de Industria, que plantea que el estacionamiento debe estar a un radio de 50 metros (30 segundo andando).

La persona alegante considera una obviedad el escaso número de aparcabicicletas con relación al número de lugares y destino de desplazamientos, por lo que sería un auténtico despropósito prohibir el amarre de las bicicletas en el mobiliario urbano.

Para el fomento de la movilidad en bicicleta, es importante complementar los aparcamientos específicos con el uso del mobiliario urbano modificando incluso éste mediante diseños adecuados. Limitar el anclaje de las bicicletas a los pocos aparcabicis existentes, uno por cada tres kilómetros de vías públicas de la ciudad de Madrid y regular la retirada de la bicicleta por el amarre al mobiliario urbano como establece el artículo 89 del presente proyecto de modificación, es un ataque claro al uso de la bicicleta.

Sobre la obligación de bajarse de la bicicleta para llegar al aparcamiento, no parece muy razonable que un vehículo con una masa de 15 kilos aprox. esté obligado a ello y otros con masas mucho mayores como motos, ciclomotores, no, sabiendo que es práctica habitual en el desarrollo ciclista, las zonas de convivencia peatón-bici bajo unas claras condiciones de seguridad a favor del primero.

Contestación:

Se estima parcialmente:

a) **Se estima parcialmente** la alegación relativa a autorización de estacionamiento en aceras cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros y se

cumplan las condiciones establecidas en la nueva redacción dada al artículo 48.1 de la OMS en los términos estimados en la contestación a la alegación anterior.

b) **Se desestima la alegación relativa a la propuesta de que las personas ciclistas puedan circular en bicicleta por la acera con precaución por la acera hasta el lugar de estacionamiento** se desestima para evitar atropellos y otros problemas de seguridad vial en las aceras y para asegurar la accesibilidad universal.

Estimar la pretensión de las personas ciclistas supondría mantener la situación actual en la que numerosos ciudadanos denuncian situaciones de riesgo de seguridad vial, accidentes, atropellos que afectan a la seguridad de las personas, a su integridad física y a la garantía de la accesibilidad universal del espacio público.

La protección de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida exige que ningún vehículo circule por las aceras y zonas estanciales destinadas a los peatones.

Por tanto, resulta necesario para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial, la integridad física de los peatones y muy especialmente la garantía de los derechos de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida, que las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP deban apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transiten en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento, en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.1.b) de la OMS.

A mayor abundamiento se recuerda que el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre prohíbe expresamente la circulación de toda clase de vehículos por las aceras y demás zonas peatonales.

En lo referente al argumento expuesto en la alegación sobre las motos, debe recordarse que la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.d) de la OMS solo permite el uso de la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, y que si no se obliga a desmontar de la moto es como consecuencia de elevado peso de las motos y la consecuente necesidad de avanzar por la acera con la única fuerza de las piernas desde el asiento de la moto, debiendo mantener la seguridad vial, la accesibilidad universal y la prioridad del tránsito peatonal:

> "Artículo 48.2.c) Proyecto normativo.
> El acceso de estos vehículos a la acera solo podrá llevarse a cabo para estacionar conforme a las reglas establecidas en el artículo 48.2, pudiendo únicamente emplear la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, debiendo acceder con la diligencia debida para respetar la seguridad vial, la accesibilidad y la prioridad de tránsito de los peatones".

La OMS no autoriza a las motos a circular por las aceras, de hecho lo prohíbe expresamente en el artículo 138.2 de la OMS en aplicación del artículo 121.5 del RGC, simplemente les permite

emplear el motor para salvar el desnivel de la acera, permitiéndoles tan solo andar con el vehículo sin desmontar de la moto, porque esa posición les permite caminar con mayores condiciones de seguridad vial tanto para la persona que conduce la moto como para el resto de personas que transitan por la acera.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza pero sí de la MAIN para recoger la argumentación expuesta.**

10ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Asimismo se solicita que se añada al artículo 48.1 el siguiente párrafo: Las planificaciones urbanísticas de calles nuevas o de remodelaciones de calles tendrán en cuenta los aparcabicis como una parte más del equipamiento y proyectará su instalación al igual que se proyecta la de bancos o papeleras.

Contestación:

Se desestima porque no es objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible regular cuestiones de planificación urbanística. El objeto de la OMS se regula en su artículo 1.

Por otro lado se recuerda que la instalación de anclajes para el estacionamiento de bicicletas no precisa de una ordenanza municipal, sino que se trata de acciones administrativas de gestión de la movilidad sujetas a disponibilidad presupuestaria.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

11ª) Alegación: artículo 72 de la OMS.

Solicita que se añada al título del artículo 72 el término “bicicletas”. Queda, por tanto: At. 72 Reservas para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y vehículos de movilidad personal.

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el** título del artículo **72 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que queda redactado en los siguientes términos:

> “Artículo 72. Reservas para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y vehículos de movilidad personal”.

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

12ª) Alegación: artículo 75 de la OMS.

Solicita añadir al primer párrafo del artículo 75 el término "bicicletas". Queda, por tanto: Art. 75 En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el primer párrafo del artículo 75 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término "bicicletas", que queda redactado en los siguientes términos:

> "Artículo 75. Disposiciones técnicas.
>
> En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación: (…)".

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

13ª) Alegación: artículo 87.1.b) de la OMS.

Solicita que el artículo 87.b) quede redactado en los siguientes términos: "Se instalarán elementos de segregación **y protección** respecto de otros espacios de aparcamiento".

La segregación de un espacio puede hacerse a través de elementos como pintura. La protección consistiría en evitar físicamente que ningún otro vehículo pueda invadir el espacio reservado.

Contestación:

La alegación se entiende referida a la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto del artículo 87.1.b) de la OMS.

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

1º) El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público.

2º) La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al estacionamiento de otros vehículos.

3º) El Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

14ª) Alegación: artículo 124.4 de la OMS.

Solicita que se añada a la propuesta de redacción de artículo 124.4 de la OMS recogida por el Proyecto, el siguiente párrafo: "Los aparcamientos para bicicletas se situarán lo más cercanamente posible a las entradas principales y a la vía ciclista que hubiera. Si el aparcamiento diera servicio a una estación de transporte público, se situará lo más próximo a ésta".

Contestación:

Se desestima la alegación porque, si bien el criterio propuesto es habitualmente empelado por el Ayuntamiento de Madrid en el diseño de los aparcamientos rotacionales municipales en régimen disuasorio, no siempre es posible atender a dicha consideración por cuestiones de accesibilidad o de diseño de la vía pública.

Por otro lado, la propuesta supone un nivel de detalle que entraría en cuestiones de diseño de la vía pública, que no son objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible sino de otras normas municipales.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

15ª) Alegación: artículo 138.2 OMS.

Solicita que se suprima el apartado 2 del artículo 138 que prohíbe la circulación y el estacionamiento de motocicletas, ciclomotores, bicicletas y VMP en las calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón.

En un contexto de promoción de una movilidad sostenible, la movilidad ciclista no puede tener la misma restricción que la movilidad en moto. Las rutas directas, exentas de rodeo, y con una mínima pendiente son factores a tener en cuenta para trazar los itinerarios ciclistas. Dado el contexto urbano es muy posible que estos itinerarios coincidan con calles "peatonalizadas". En ningún caso la solución debe pasar por la prohibición sino por una regulación compatible. La movilidad activa es compatible en sus diferentes modalidades. Tan solo es necesario seguir las pautas que establecen la práctica totalidad de los planes directores ciclistas, incluso el de Madrid, en cuanto a la solución a aplicar según el número de peatones por metro de sección y hora. Asimismo, la regulación puede ser variable según el tramo horario en cuestión. Es decir, una intensa afluencia de peatones, coincidentes con un evento puntual o un horario de especial afluencia comercial, podría hacer variar la permeabilidad ciclista y que ésta se desarrolle con el ciclista bajado de la bici.

Sobre el estacionamiento, debemos saber que el flujo peatonal no se produce en la totalidad de la acera, máxime cuando ésta no guarda la necesaria uniformidad y contiene zonas fuera del tránsito peatonal: entre alcorques, orejetas, etc. Estos puntos pueden ser aptos para un estacionamiento de bicicletas ya que la acera ofrece una protección con respecto al tráfico motorizado. Por otro lado, todos sabemos que NO son las bicicletas quienes causan problemas a los caminantes, sino las motos y muchos coches que invaden el espacio peatonal.

Contestación:

Se desestima la alegación referente a la prohibición de circulación de bicicletas por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque, como debe recordarse, la circulación de bicicletas, motos y VMP se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Se desestima la alegación referente a la prohibición de estacionamiento de bicicletas en las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque dicha prohibición constituye uno de los elementos esenciales de esa especial protección para el peatón objeto de declaración, sin la cual carecería de sentido dicha declaración.

La declaración de especial protección para el peatón de aceras, calles y zonas estanciales debe implicar la prohibición de estacionamiento de vehículos tanto por razones de seguridad vial como por razones de seguridad de las personas, al objeto de garantizar la seguridad vial, la seguridad de la integridad física de las personas, la accesibilidad universal del espacio público y la protección de patrimonio histórico y del patrimonio de las Administraciones Públicas en aquellas aceras, calles y zonas en las que por la especial intensidad del tránsito peatonal por su especial significación socio cultural y comercial, por su relevancia en los itinerarios peatonales o la habitualidad de la concentración elevada de ciudadanos, por la necesidad de garantizar la seguridad vial en los mismos, o por su valor histórico se declaren de especial protección para el peatón.

Se recuerda en este sentido que en la contestación de varias alegaciones formuladas durante la información pública, tomando en consideración razones de técnica normativa, se ha estimado dar una nueva redacción a la propuesta de artículo 48.1 de la OMS, que determina las condiciones en las que podrá estacionarse una bicicleta en la acera fuera de las reservas específicas para estos vehículos, y que expresamente condiciona la posibilidad de dicho estacionamiento a que no se trate de una acera declarada de especial protección para el peatón.

Dado que la redacción propuesta se refiere exclusivamente a la posibilidad de estacionar en las aceras, en las calles peatonales, zonas estanciales y espacio declarados de especial protección para el peatón está absolutamente prohibido el estacionamiento de motos y ciclomotores de

dos y tres ruedas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos y de los VMP.

Por todo lo anterior, se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza. Se modifica la MAIN** para incluir los argumentos expuestos en la contestación de esta alegación.

16ª) Alegación: artículo 167.1 OMS.

Solicita que el artículo 167.1 quede redactado en los siguientes términos: "Quienes utilicen la bicicleta **seguirán** las normas de circulación adoptando las medidas necesarias para garantizar **su propia seguridad**, la convivencia con el resto de vehículos y con los peatones en condiciones de seguridad vial".

Contestación:

Se desestima porque se considera más adecuada técnicamente la expresión "deberán cumplir las normas de circulación" que la expresión "seguirán las normas de circulación" propuesta por la alegación. Asimismo se considera innecesario hacer referencia a la garantía de su propia seguridad por encontrarse incluida en las obligaciones generales de circulación recogidas en la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, por lo que resulta innecesaria su inclusión.

En este sentido se recuerda que el primer párrafo del artículo 10.2 del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) establece que:

> *"Artículo 10 de la LTSV. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.*
>
> *2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía".*

17ª) Alegación: artículo 167.2 OMS.

Solicita la supresión de artículo 167.2 que regula la obligación de que las personas menores de dieciocho años protejan su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

El casco obligatorio no es como el cinturón de seguridad obligatorio: los sistemas de retención salvan vidas y no desincentivan el uso del coche. Hay que basarse en la evidencia científica a la hora de tomar decisiones políticas y en España los colectivos ciclistas son unánimes, como lo son los países de nuestro entorno y los que tiene un gran uso de la bicicleta: si queremos calles y carreteras más seguras, debemos promover el uso de la bicicleta e invertir en infraestructura ciclista segura y de calidad.

La probabilidad de sufrir una colisión en bicicleta se reduce en aquellos lugares donde más se usa. De ahí que las mejores políticas para proteger al ciclista sean las que promueven el uso de

la bicicleta. A esta evidencia científica se la conoce como "seguridad en números": a más ciclistas, más seguridad. Es decir, la obligación del uso del casco reduce el número de bicicletas por las calles, reduciéndose así su seguridad ya que el resto de conductores de coches, motos, camiones, autobuses, etc. comprueban una menor presencia de ciclistas y por tanto disminuyen su atención ante ellas. Al mismo tiempo, quien no usa la bicicleta, en un porcentaje muy elevado vuelve al uso del coche incrementando el riesgo de atropello.

El que un ayuntamiento pueda variar una norma estatal, establece un mal precedente. En este sentido, un hipotético cambio en las condiciones del casco puede traer consecuencias nefastas para la bicicleta en el potencial uso metropolitano y el desarrollo de la intermodalidad, ya que cada municipio puede cambiar a través de su ordenanza de movilidad las circunstancias de uso del mismo.

Contestación:

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que "reglamentariamente se fijen excepciones" a lo previsto en dicho apartado":

> ***Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.***
>
> *(…)*
>
> *El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.*
>
> *Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado".*

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

> ***"Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.***
> *(…)*
>
> *Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.*
>
> *Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

*"**Artículo 7 dela LTSV. Competencias de los municipios.***

Corresponde a los municipios:
b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

*"**Artículo 39 de la LCREM.** Ordenación local del tráfico.*

1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el
de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

y) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
z) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

ww) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid

desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

xx) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

yy) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

zz) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deben legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial;

Por los motivos expuestos **se desestima** la alegación.

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública**, se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 del Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:

"**Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:**

2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 *in fine* de la LTSV y 39.1 de la LCREM."

Por último se recuerda que es obligación de los Poderes Públicos regular las condiciones que promuevan la seguridad vial en el uso de las vías y espacios públicos, que dicha obligación es más intensa en relación con las personas menores de edad y que la circulación en condiciones de seguridad mediante la exigencia del uso obligatorio de los 16 a los 18 años se considera un elemento esencial tanto para garantizar la integridad física de las personas menores de edad que se desplacen en bicicleta o en VMP como para su educación vial.

Al contrario de lo que plantea la alegación la mejora de la seguridad vial incrementará el uso de la bicicleta y podrá hacer que el incremento del número de ciclistas mejore a su vez las condiciones generales de seguridad vial de los ciclistas. Por tanto, la exigencia del uso del casco constituye una medida fundamental de seguridad vial y, por ende, una medida de fomento del uso de la bicicleta en la movilidad urbana.

Se modifica la MAIN para incluir la argumentación expresada en la contestación a esta alegación.

18ª) Alegación: artículo 167.3 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 167.3: "Las bicicletas circularán por la calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Al circular por la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril que estén utilizando en ese momento **(posición primaria), sin perjuicio de adoptar una posición lateral (posición secundaria) en carriles o calles "extraanchos" siempre que se asegure una distancia lateral de seguridad de no menos de 1,5m. con el vehículo que quiera adelantar**. Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otros ciclistas y demás personas usuarias de la vía por su anchura o estructura".

Dada la gran variedad de calles y carriles de las ciudades, el obligar sin más a que un ciclista ocupe la parte central del carril o una calle, le expone al riesgo de que pueda ser adelantado por vehículos sin conservar la distancia lateral de seguridad en calles o carriles "extraanchos" (a partir de 4,5m).

Contestación:

Se desestima por los siguientes motivos:

Se considera que la circulación en la posición central es la que mayor seguridad ofrece a las personas que circulan en bicicletas, motocicletas y VMP, porque obliga a los vehículos que quieran adelantarles a hacerlo a través del carril contiguo, sin invadir el carril por el que circula la bicicleta, y porque permite una mayor maniobrabilidad en caso de que un vehículo estacionado en la acera abriera una puerta o se produjera el acceso a la calzada de un peatón.

La redacción propuesta por la alegación introduce un elemento de complejidad para el ciclista en relación al ancho de la vía ("carriles extraanchos") que se considera inadecuada porque podría inducir a error a las personas usuarias de bicicletas, dado que la circulación de bicicletas y VMP por los carriles bus está sujeta a las limitaciones del artículo 167.6.

Por último se señala que el artículo 167.3 permite lógicamente al ciclista adaptar su circulación dentro de carril para adaptarse a las condiciones de circulación y de la vía, por ejemplo para esquivar una rugosidad del firme o abrir su posición para llevar a cabo un giro.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

19ª) Alegación: artículo 167.6 OMS.

Solicita sustituir la propuesta de artículo 167.6 de la OMS del Proyecto inicial por la siguiente redacción: "6. En caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas pueden hacer uso de los mismos siempre que no haya un carril específico para ellas. Si se tratase de un carril bus, las bicicletas pueden hacer uso del carril reservado, sin perjuicio de poder emplear cualquier otro. La circulación de las bicicletas por el carril bus se realizará lo más próximo posible a la derecha siempre guardando la distancia de seguridad lateral con el bordillo o con los vehículos aparcados (efecto dooring), En la maniobra de adelantamiento, el autobús empleará el espacio de calzada necesario para asegurar la suficiente distancia de seguridad lateral con la bicicleta".

Contestación:

El Proyecto inicial mantiene íntegro el contenido normativo de la regulación del vigente artículo 167.6 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS), dado que tan solo ha modificado, por razones de técnica normativa, la expresión numérica en letras de la sección mínima de los carriles bus en los que las bicicletas pueden circular si la señalización lo autorizara.

Se desestima por los siguientes motivos:

1º) De conformidad con lo previsto en el artículo 143.2.1º) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS) de 5 de octubre de 2018, los carriles bus están exclusivamente reservados para la circulación y parada de los autobuses del transporte público colectivo urbano de viajeros regular de uso general (en delante, TPCURUG), quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

2º) La libre y generalizada circulación de bicicletas por los carriles reservados a los autobuses no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado. La promoción del uso de la bicicleta no

puede llevarse a cabo trasladando la movilidad ciclista a los carriles reservados a los autobuses del TPCURUG.

3º) El vigente artículo 176.6 de la OMS, cuyo contenido normativo se mantiene por el Proyecto normativo inicial, limita la posibilidad de autorizar mediante señalización la circulación de bicicletas a aquellos carriles reservados para la circulación de autobuses cuya sección de calzada disponga de al menos cuatro metros y medio. Se trata de una disposición técnica dirigida a los servicios técnicos municipales competentes en materia de planificación de la movilidad, no a los ciclistas que solo podrán circular por carril bus si expresamente les autoriza la señalización instalada. Por tanto, las bicicletas solo podrán circular por aquellos carriles bus cuya señalización así lo permita expresamente, carriles que deberán disponer de una sección de al menos 4,5 metros.

4º) En lo relativo a la circulación de ciclistas por aquellos carriles bus expresamente autorizados por la señalización, se considera necesario mantener la circulación lo más próxima a la izquierda de carril bus para evitar accidentes como consecuencia de la invasión de la calzada por peatones o la apertura de puertas de los coches estacionados, pudiendo así disponer las personas ciclistas de la seguridad que supone la línea continua delimitadora del carril bus que se situaría a su izquierda y la distancia respecto a los posibles vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la calzada.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

20ª) Alegación: artículo 167.9 OMS.

Solicita suprimir el artículo 167.9 que prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

No hay legislación nacional que prohíba la circulación por túneles y no hay datos de siniestralidad que lo acredite. Los túneles y los pasos inferiores y elevados pueden suponer grandes ventajas en los desplazamientos en bici ya que acortan la distancias y salvan desniveles que de otro modo serían disuasorios para la bicicleta. Prohibir el acceso de las bicicletas sin más, es un ataque directo a la movilidad ciclista y provoca un alejamiento de los distintos barrios de la ciudad.

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

> *"8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid".*

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la

circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

> *"9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación".*

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se excepciona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

> *"1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine".*

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

> *"Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección"*.

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

> *"4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante".*

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

> *"3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.*
>
> *Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana".*

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el

desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello**, se estima la alegación**, **se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

> *"Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.*
>
> *Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:*
>
> *bb) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*
> *cc) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones".*

21ª) Alegación: artículo 169.1 OMS.

Solicita que se añada el siguiente párrafo al artículo 169.1 de la OMS: Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos.

La naturaleza no motorizada de la bicicleta obliga a que debamos asegurar trayectos eficientes y eficaces. El uso bidireccional de las calles para la bici, al margen del sentido que puedan tener coches o motos, es un requisito para una buena promoción de la bicicleta.

Contestación:

La promoción del uso de la bicicleta no puede hacerse mediante la autorización de la circulación a contrasentido que genera riesgos de seguridad vial tanto para la propia persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía pública.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación. La circulación a contrasentido en las calles 20 y 30 supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalizado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización.

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de vehículos especialmente ligeros y manejables, pero decaen ante la evidencia del riesgo de seguridad vial que supone la circulación en sentido contrario al de la marcha, que introduce un factor de riesgo relevante de seguridad vial tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas, que pueden ser especialmente graves en caso de calles 20 de plataforma única conforme a lo previsto en el artículo 50.1.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Por idénticos motivos de seguridad vial se considera inadecuada la autorización de la circulación a contrasentido de bicicletas en las calles 30.

No puede admitirse la circulación de bicicletas a contrasentido para satisfacer la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

22ª) Alegación: artículo 169.2 OMS.

Solicita suprimir la referencia a los “paseos pavimentados” por el término “caminos”, dando la siguiente redacción al primer párrafo del artículo 169.2 de la OMS: En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los **caminos** de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

El término paseo pavimentado es confuso ya que aunque el asfalto u hormigón puede ser el tipo de pavimento más reconocible también es pavimento el formado por tierra compactada. Todos ellos cumplen la función de un pavimento: uniformidad, resistencia de arrastre y drenaje. Para evitar interpretaciones erróneas casi mejor fijarnos en el carácter comunicativo de la vía como hace el artículo 169.3.

Contestación:

La redacción del vigente artículo 169.5 de la OMS, conservada en la propuesta del artículo 169.2 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial limita la circulación de bicicletas en parques y jardines urbanos para garantizar la seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente del parque, que solo podrán encontrarse con bicicletas y VMP en los paseos

pavimentados, no en los paseos de tierra compactada que deben reservarse a los peatones para su protección y la del patrimonio verde de los parques y jardines urbanos.

Por tanto, **s**e desestima la alegación por motivos de seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente en los caminos de tierra compactada de los parques y jardines urbanos y por razones medioambientales para promover la protección de su patrimonio verde de los mismos frente a las consecuencias de la circulación de vehículos como bicicletas, VMP y el resto de vehículos autorizados para acceder a cada respectivo parque o jardín urbano, dado que cada parque y jardín debe ordenarse mediante la señalización oportuna para proteger su patrimonio verde y, en su caso, su valor histórico en el caso de parques históricos como El Retiro sujeto a especial protección en tanto que Bien de Interés Cultural.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

23ª) Alegación: artículo 169.5 OMS.

Solicita suprimir el artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, que prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos.

La denominación de la M-30 como “Calle 30” es contradictoria con el carácter actual de la vía. Son muchos los estudios y proyectos que proponen una reforma de este gran eje como vía urbana dotada de transporte público, paseos peatonales, carriles bici, servicios, incremento de la vegetación, etc. De hecho hay una parte de esta “autopista” que ya es vía urbana como la correspondiente a la avenida de la Ilustración. Entendemos que es un exceso la prohibición generalizada de la bicicleta en el conjunto de la vía, aunque entenderíamos las prohibiciones dentro de los tramos que tienen consideración y son autopistas.

Contestación:

La redacción del artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo aplica en el ámbito de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid la prohibición de circulación de bicicletas por autopistas y autovías regulada en el artículo 20.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) y en el artículo 38.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

De la misma manera que no puede circular por la M-30, porque tiene la configuración de autovía, tampoco pueden circular por sus accesos porque se trata de vías unidireccionales que confluyen en la autovía, de forma que un vehículo que accediera a dicha vía de acceso tendría que quedarse en el arcén de la vía hasta que fuera retirada por una grúa, lo que supondría un riesgo de seguridad vial tanto para la persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía y que podría ocasionar problemas circulatorios.

Si la persona ciclista circulara en contra del sentido de circulación de carril de acceso a la M-30 cometería una infracción muy grave por circular en contra sentido y por generar un grave riesgo de seguridad vial resto de personas usuarias de la vía.

Debe precisarse que la redacción del artículo 169.5 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo no impediría circular a las bicicletas por las vías laterales de la Avenida de la Ilustración en mayores condiciones de seguridad vial que en la parte central de la vía que tiene un límite de velocidad superior ni impediría los movimientos circulatorios perpendiculares mediante los oportunos giros semaforizados hacia las vías urbanas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza. Se modifica la MAIN para recoger parte de la argumentación expuesta en la contestación a esta alegación.**

24ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita añadir al artículo 171 un nuevo apartado 4 con la siguiente redacción: "4. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto. En particular, en aquellos cruces semaforizados en los que exista paso de peatones, los ciclistas respetarán en todo momento la prioridad peatonal".

Es práctica habitual en todas las ciudades con un mayor desarrollo ciclista, una ordenación de los cruces particular para las bicicletas. No olvidemos que en origen los semáforos fueron creados pensando en el tráfico de coches y no en el tránsito peatonal o ciclista. Poder hacer un giro o proseguir recto, otorga al ciclista una ventaja al respecto del tráfico de motor reforzando su visibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en el trayecto. Además, el uso de una señal para autorizar este movimiento en lugar de añadir un foco más al semáforo, permite conseguir el mismo objetivo, pero de forma más rápida y barata. Es desolador comprobar cómo se reduce la funcionalidad ciclista con respecto a la ordenanza de 2018, cuando debería ser al contrario.

Contestación:

El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las

circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda -vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas crean que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

25ª) Alegación: artículo 171.3 OMS.

Solicita añadir al artículo 171.3 de la OMS, que regula la posibilidad de las bicicletas de hacer uso de las líneas de detención adelantada señalizada horizontalmente en los cruces

semafóricos, el siguiente párrafo: "Para asegurar la máxima visibilidad y en caso de no existir adelantabicis, las bicicletas podrán rebasar la línea de detención semafórica y situarse por delante del paso de peatones. Esta maniobra se realizará extremando las precauciones y siempre contando con que la prioridad es del peatón".

No todos los semáforos disponen de adelantabicis por lo que el grado de visibilidad del ciclista varía uno de otros. Para asegurar la visibilidad en todos es preciso que el ciclista pueda adoptar una posición que asegure su visibilidad frente al resto del tráfico.

Contestación:

Se desestima por razones de seguridad vial. La bicicleta es un vehículo y como tal no debe atravesar el paso de peatones para situarse en una posición adelantada al otro lado de paso de cebra respecto a los vehículos porque:

ss) la ordenación del tráfico regulada por el semáforo vincula a todos los vehículos que circulan por el carril semaforizado, tanto a los automóviles como a las bicicletas, motos, VMP y el resto de vehículos;

tt) supondría atravesar y traspasar la línea de detención semafórica;

uu) supondría un riesgo para la seguridad vial de las personas que atraviesan peatonalmente el paso de peatones;

vv) podría suponer un riesgo para las personas ciclistas que llevaran a cabo tal movimiento, porque podrían verse sorprendidos por un vehículo que circula correctamente en el sentido de su marcha, autorizado por un semáforo en vede situado en una posición perpendicular a la del semáforo en rojo que la bicicleta ha sobrepasado;

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

26ª) Alegación: artículo 165 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 165 de la OMS: "Art. 165. Líneas de detención adelantada.
1. Para favorecer la circulación y la seguridad de las bicicletas y VMP, se implantarán líneas de detención adelantada para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos. Estas líneas de detención afectarán igualmente al carril bus
2. Las líneas a las que se refiere el apartado anterior podrán utilizarse también por motocicletas y vehículos asimilados sin emisiones, en las mismas condiciones que las establecidas para las bicicletas".

Las ventajas de los avanza para las bicicletas son conocidas: mayor visibilidad, menor estrés, menor exposición a gases contaminantes, ligera ventaja en la iniciación de la marcha, etc. Al ser, como hasta ahora, un espacio compartido con motos hace que las ventajas disminuyan considerablemente. Es más, la exposición a gases se mantiene y la intensidad al ruido se eleva.

Creemos que un vehículo motorizado, tiene una capacidad de arranque suficientemente elevada como para no precisar este espacio y su presencia es más que evidente por el ruido de sus motores. Desincentivar el uso de vehículos motorizados es clave para promover los modos de movilidad activa, reducir los niveles de contaminación y crear condiciones más seguras para toda la población y esto pasa necesariamente por no otorgar privilegios.

Los autobuses son también, y en su gran mayoría, vehículos contaminantes y pesados por lo que de compartir este espacio restan visibilidad a la bicicleta, reducen su seguridad y dificultan el giro a la derecha. Recordamos el artículo 64 del Reglamento General de Circulación en lo que se refiere a la prioridad de las bicicletas con respecto a los vehículos a motor. Dicha prioridad debe facilitarse y anticiparse.

En todo caso, estos espacios podrían compartirse con vehículos sin emisiones, sin ruido y que no resten visibilidad al ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 165 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

ee) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
ff) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Sin perjuicio de ello se le informa que la regulación de artículo 165 de la OMS responde a razones de seguridad vial aplicables tanto a las bicicletas como a las motos y VMP y que debe mantenerse la prioridad del TPCURUG, reiterándose lo expresado previamente respecto de los carriles bus en contestaciones previas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

27ª) Alegación: artículo 172.2 OMS.

Solicita suprimir el artículo 172.2.a) de la OMS, que establece la obligación del uso de casco homologado o certificado por la persona que conduce el vehículo durante su conducción que se lleve a cabo para el desarrollo de una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas.

El uso del caso debe ser recomendado y no obligatorio. En el caso de ciclistas profesionales que desarrollan una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas, parece más razonable asimilarlo a la excepción que establece el propio Reglamento General de Circulación (Art. 118) sobre el uso del casco de los ciclistas profesionales ya sea durante los entrenamientos o en competición. En estos casos se regirán por sus propias normas.

Contestación:

El artículo 172.2 de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo, se aprobaría en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

w) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
x) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

ss) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

La exigencia del casco de hecho debe constituir una condición de seguridad en el trabajo que debe asegurar el empleador para garantizar su salud y seguridad laboral.

tt) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública y a la razón imperiosa de interés general de protección de los derechos de los trabajadores, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica de transporte urbano de mercancías (DUM) y actividades turísticas respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial y están expuestos a una mayor probabilidad de sufrir un accidentes. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

uu) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

vv) **Proporcionalidad:** el supuesto de exigencia del uso del casco de artículo 172.2 de la OMS se limita exclusivamente a las personas que hacen un uso intensivo de las vías públicas municipales para llevar a cabo una actividad económica de transporte de mercancías urbanas o al transporte de personas distintas de la persona que la conduce por estar más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial.

La circulación de los ciclistas que llevan a cabo distribución de mercancía que llevan a cabo una intensa circulación en situaciones de un intenso y cambiante tráfico urbano no pude equipararse a la circulación por vías interurbanas de los ciclistas federados que entrenan y compiten profesionalmente en carreras de velocidad o resistencia regulada en el artículo 118 del RGC.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

28ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita a la definición de zona peatonal del Anexo III el siguiente párrafo: "Quedan excluidas las bicicletas que podrán hacer uso de este espacio guardando las debidas condiciones de seguridad y prioridad de los peatones, salvo prohibición expresa señalizada".

O alternativamente sustituir la definición por el siguiente párrafo sacado del manual de Infraestructura Ciclista del Ayuntamiento de Madrid: "Zona Peatonal Autorizada (ZPA): espacios peatonales donde se autoriza excepcionalmente la circulación de bicicletas" y modificar el conjunto del articulado en sustitución de Zona Peatonal.

Contestación:

Se desestima porque la definición recogida en el Proyecto normativo reproduce la definición contenida en el Punto 59 del "Anexo I. Conceptos básicos" del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

29ª) Alegación: artículo 177.2.a) OMS.

Solicita sustituir que establece la obligación de circular por el centro del carril por la siguiente redacción: "Su circulación se hará por la parte central del carril sin perjuicio de adoptar una posición secundaria (lateral) en carriles o calles extraanchas (más de 4,50 m.)".

Contestación:

Se desestima por los motivos previamente expuestos:

Se considera que la circulación por la parte central del carril es la que mayor protección a la persona ciclista porque obliga a cualquier otro vehículo que quiera adelantarla a hacerlo a través del carril contiguo y porque permite ofrecerle mayor espacio de maniobrabilidad en caso de invasión de un peatón o un bien u obstáculo en la calzada o la apertura de la puerta de un vehículo estacionado en la banda de estacionamiento.

Es una obligación de diligencia, por lo que la persona ciclista puede adaptar su circulación a las condiciones de la vía, situándose en otra parte de carril en función de las circunstancias del tráfico y de las condiciones de la vía, puede esquivar un bache o adaptar suposición para girar en una calle transversal.

Se dan por reproducidas las consideraciones expresadas previamente respecto de los carriles "extraanchos" y los carriles bus.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

30ª) Alegación: artículo 235.1.j) OMS.

Solicita suprimir la referencia a las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP de la propuesta de redacción de artículo 235.j) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Volvemos a incurrir en el error de equiparar un medio no motorizado como las bicicletas a las motos o coches. Sin que pongamos en cuestión el apercibimiento por el incumplimiento de alguna de las normas, la inmovilización de una bicicleta es claramente excesiva. Y más si se trata de circulación de bicicletas en carriles bici.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 235.1.j) de la OMS, en lugar de al artículo 235.j), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Es preciso señalar que la inmovilización es una medida provisional, no una sanción de tráfico.

Se estima parcialmente la alegación porque el artículo 104.1.c) in fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que:

> *"Artículo 104 de la LTSV. Inmovilización del vehículo.*

1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando:

c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas".

Por tanto, debe suprimirse la referencia a la inmovilización de bicicletas, no así de los VMP que no están sujetos a la excepción reconocida a las bicicletas y que estarían obligados al uso de casco en aquellos supuestos que se establezcan reglamentariamente en el RGC o en la OMS.

Por ello se estima la alegación en lo relativo a las bicicletas y se desestima respecto de los VMP, de forma que el artículo 235.1.j) de la OMS, propuesto por el Proyecto normativo, quedaría redactado en los siguientes términos:

"Apartado j) del artículo 235 de la OMS:

"j) Cuando quien conduzca y/o, en su caso, quien le acompañe en motocicletas, ciclomotores, vehículos especiales a que se refiere la legislación sobre tráfico y los VMP en los que así se requiera, circulen sin casco homologado o certificado, hasta que subsane la deficiencia."

31ª) Alegación: artículo 236.2.k) OMS.

Solicita sustituir la redacción de artículo 236.k) por la siguiente: "k) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP estacionados en la acera impidan o dificulten la realización por los servicios municipales de las tareas de mantenimiento o reparación de tales elementos, siempre que no puedan moverse de un lugar a otro donde no molesten". Para conservar el criterio de proximidad en el estacionamiento de bicicletas, es preciso complementar los aparcabicis como la posibilidad de amarre en el mobiliario urbano. Solo cuando una bicicleta impida labores de mantenimiento y reparación o dificulte gravemente el tránsito peatonal, podrá ser retirada (por su seguridad ya que habría que cortar el dispositivo que la amarra) siempre que sea imposible desplazarla a otro lugar conservando el amarre. Las bicicletas con sistema de autobloqueo sencillamente se desplazarán a otro lugar que no moleste

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.k) de la OMS, en lugar de al artículo 236.k), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.k) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada e vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las

bicicletas al establecer que: *"Siempre que…., cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público"*.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.k) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

32ª) Alegación: artículo 236.2.l) OMS.

Solicita añadir al artículo 236.l el siguiente contenido: "siempre que no pueda desplazarse a otro lugar conservando el amarre. En caso de ser una bicicleta con sistema de autobloqueo, bastará desplazarla hasta otro lugar".

El bajo peso de las bicicletas permite ser desplazadas a otro lugar que no moleste. Es un despropósito retirar las bicicletas y llevarlas a un depósito cuando la solución es mucho más sencilla, a no ser que haya una intención de acoso hacia la movilidad ciclista.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.l) de la OMS, en lugar de al artículo 236.l, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.l) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada de vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones…".

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.l) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

33ª) Alegación: artículo 237.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 237.1 de la OMS una nueva letra r) con el siguiente tenor literal: "r) Cuando impida o dificulte el acceso de las bicicletas a una instalación de aparcabicis".

Es obvio tener que asegurar el acceso a los aparcabicicletas si queremos asegurar cierta calidad en la movilidad ciclista.

Contestación:

El artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) habilita la retirada y depósito del vehículo: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público".

Por su parte el artículo 105.1.h) de la LTSV habilita legalmente la retirada de vehículos *"h) cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación"*.

El estacionamiento de vehículos que impidan estacionar o sacar bicicletas y VMP de los anclajes instalados en las reservas municipales causa una grave perturbación a los vehículos que no pueden estacionar ni ser extraídos de los anclajes para su circulación en términos del artículo 105.1.a) de la LTSV, obstaculizando y dificultando asimismo la circulación en términos del artículo 105.1.h) de la LTSV.

Al objeto de garantizar el acceso efectivo de las bicicletas y VMP a las horquillas aparcabicicletas municipales situados en el espacio público municipal, es decir, de garantizar la eficacia de las reservas de estacionamiento, **se estima la alegación** y se procede, en aplicación de los apartados a) y h) del artículo 105.1 del del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, a introducir un nuevo apartado "r)" en el artículo 237.1 de la OMS, que quedaría redactado en los siguientes términos":

> *"**Artículo 237.1.***
>
> *r) Cuando un vehículo obstaculice o impida el acceso o la salida de bicicletas y VMP a los anclajes municipales específicamente reservados para el estacionamiento de estos vehículos".*

Asimismo se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) para recoger dicho cambio y su fundamentación jurídica.

34ª) Alegación: artículo 237.2 apartados b) y c) de la OMS.

Solicita suprimir los apartados b) y c) de artículo 237.2 de la OMS.

Es un exceso hablar de daños o deterioro al patrimonio público el que haya alguna bici amarrada al mobiliario urbano e incluso a un árbol. Los actuales sistemas de amarre suelen están recubiertos de una funda que protege el objeto en el que se amarra. Además, la ligereza y mínimo volumen de una bicicleta o monopatín, en comparación a una moto, hace que sea muy difícil producir ningún daño.

Contestación:

Los apartados b) y c) de artículo 237.2 concretan supuestos de retirada de vehículo de la vía pública cuando sean ancladas a elementos vivos y/o a mobiliario y bienes de titularidad pública, pero que impliquen su deterioro. La finalidad de dichos apartados es concretar el supuesto de artículo 105.1.a) del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: "Siempre que deteriore algún patrimonio público", en lo relativo a la protección de patrimonio municipal verde (arbolado u otros elementos vegetales) y de mobiliario urbano o de cualquier otra titularidad pública que pueda implicar el deterioro del patrimonio público".

No es posible admitir que el estacionamiento de bicicleta se produzca en cualquier parte y, además, con un potencial daño para el patrimonio público, ya sea arbolado o ya sea mobiliario.

El artículo 237.2, incluyendo los apartados a) y b), se fundamenta en el artículo 105.1.a) de la LTSV y en el deber de defensa, protección y conservación de patrimonio de las Administraciones Públicas regulado en la legislación patrimonial de las Administraciones Públicas, por lo que su supresión planteada por la alegación resultaría contraria a Derecho.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 237.2) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

35ª) Alegación: Anexo IV OMS. Acera-bici.

Solicita sustituir la definición de "acera-bici" del Anexo IV de la OMS por la siguiente: "Plataforma ciclista a la misma cota y en continuidad con la acera".

Aunque en la Ley de Tráfico, en el PDMCM de Madrid y en el Manual de Infraestructura ciclista habla de vía ciclista señalizada sobre acera, nos parece que la definición que da la Instrucción de Vías Pública de "*plataformas que discurren a la misma cota y en continuidad con la acera*" marca una mejor diferenciación con la acera y contribuye a la clarificación de uso.

Contestación:

Se desestima porque el Proyecto recoge la definición regulada en el punto 77 del "Anexo I. Conceptos básicos" del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

36ª) Alegación: Anexo IV OMS. Ciclocalle.

Solicita añadir a la definición de "ciclocalle", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "Es una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor **serán residentes y** se debe colocar una señal vertical correspondiente para autorizar este uso. Por defecto, los únicos vehículos que pueden circular por la Ciclocalle son las bicicletas".

Normalmente en Europa el uso del coche en una ciclocalle es ocasional y normalmente suele corresponder a población residente (paso a garajes o plazas de aparcamiento). De este modo aseguramos una baja intensidad motorizada y una convivencia con la bicicleta.

Contestación:

Se desestima porque la definición de ciclocalles está vinculada a la circulación de bicicleta y no tiene por qué implicar una restricción de la circulación motorizados que exclusivamente permita la circulación de los vehículos a motor de los residentes.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

37ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona de prioridad peatonal".

Solicita añadir a la definición de "Zona de prioridad peatonal", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "las bicicletas podrán circular por ellas en los dos sentidos, conservando en todo caso la prioridad peatonal".

El propio PDMCM se refiere a las calles de prioridad peatonal ("Calle residencial" / S-28 o ZONA30)) aptas para autorizar la circulación de bicis y "a contracorriente".

Contestación: Se desestima porque por motivos de seguridad vial, previamente expuestos, el Proyecto normativo suprime la posibilidad de circulación de bicicletas en zonas 30. La definición de la zona de prioridad peatonal no puede contravenir la regulación de la circulación de bicicletas contenida en los artículos 167 a 170 de la OMS.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

38ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona o calle residencial".

Solicita añadir a la definición de "Zona o calle residencial": que todas las calles de plataforma única se considerarán "calle residencial" de prioridad peatonal. En las calles de plataforma única, la señal S-28 podrá usarse con carácter informativo pero no determina su carácter de calle residencial.

Las calles de plataforma única están diseñadas para ser calles residenciales de prioridad peatonal, pero con la norma propuesta solo llegan a serlo si están señalizadas con S-28. Esto provoca muchos equívocos, ya que en muchos barrios como Malasaña la mitad de las calles de plataforma única tienen la señal s-28 y la otra mitad no, sin ningún orden aparente, por lo que

es difícil saber en qué tipo de calle está uno. Además, si un peatón o vehículo entra a una calle residencial por cualquier punto que no sea el inicio de la misma calle, no tiene oportunidad de ver la S-28 o y no sabe si la calle es residencial o no.

Contestación:

La configuración de plataforma única determina la aplicación de la regulación de límite de velocidad a 20 kms/hora, de conformidad con lo previsto en los artículos 50.1.a) del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y 17.2.a) de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Pero ello no implica su configuración automática como zona o calle residencial. En este sentido debe recordarse que el artículo 112.8 del Reglamento General de Circulación exige la señalización expresa mediante señal S-28 para ordenar la vía como calle residencial:

> *"**Artículo 122 del RGC.** Circulación por la calzada o el arcén.*
>
> *8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal S-28 regulada en el artículo 159 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal.*

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

39ª) Alegación: Anexo IV OMS. Carril multimodal.

Solicita suprimir los "carriles multimodales" definidos en el Anexo IX de la OMS. Los llamados ciclocarriles han demostrado su inutilidad y comunican una falsa sensación de prioridad a los ciclistas. En la práctica, se comportan como un carril convencional. No tiene mucho sentido definir una diferenciación cuando no la hay.

Contestación:

Los vigentes ciclocarriles, que el Proyecto normativo denomina "carriles multimodales" por la posibilidad de circulación de otros vehículos como los VMP siempre que se circule empelando el casco para la protección de la cabeza por las personas usuarias de vehículos de movilidad personal, constituyen un elemento esencial de calmado del tráfico esencial para el fomento de la movilidad ciclista y la movilidad de los VMP, al garantizar las condiciones de seguridad vial esenciales para viabilizar la circulación de estos vehículos en carriles con limitación de velocidad a 30 kms/h.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

40ª) Alegación: artículo 168.1 OMS.

Solicita suprimir el artículo 168.1, que establece que la prohibición general de circulación de bicicletas por las aceras, calles y zonas peatonales, y que obliga al ciclista que precise acceder a éstas y a cruces de peatones señalizados, a que desmonte de la bicicleta y transitando con ella

en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como peatón.

Contestación:

El artículo 168.1 de la OMS se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación. La circulación de bicicletas, motos y VMP por aceras y zonas peatonales se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Por tanto la persona ciclista que desee circular con su bicicleta deberá desmontarse de la bicicleta y transitar peatonalmente con la bicicleta a su lado hasta el lugar en que desee volver a incorporarse al tráfico rodado una vez se incorpore a la calzada, momento a partir del cual podrá circular sobre la bicicleta.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

41ª) Alegación: artículo 168.2 OMS.

Solicita suprimir el apartado 2 de artículo 168 de la OMS y sustituirlo por el siguiente contenido: "Las personas menores de 14 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales solos o acompañados de un adulto también en bici. Circularán respetando la prioridad de los peatones, ajustando su velocidad a los mismos y mantendrán una separación mínima de un metro. En caso de alta densidad, desmontarán de la bicicleta y transitarán a pie por la acera con el vehículo a su lado".

En una ciudad sin apenas carriles bici protegidos y en un contexto (teórico) de promoción de la movilidad sostenible (en bici), parece razonable que como medida provisional y para promover el uso de la bici entre los más pequeños, estos puedan usar la acera, bien acompañados de un adulto también en bici o de forma autónoma. Pensemos en el camino escolar diario. Tal y como estaba redactado el artículo, no tiene mucho sentido hacer que el adulto en bici supervise al menor desde la calzada ya que, tanto la velocidad a la que iría como la atención al menor, podría suponer un factor de riesgo innecesario. Además, en calzadas de un único sentido, directamente sería imposible si el sentido del menor por la acera fuera contrario al de la calzada.

Contestación:

La regulación de artículo 168.1 de la OMS permite el desarrollo y fomento de uso de la bici por menores de 12 años, debiendo los padres u otros adultos que, en su caso, les acompañen

transitar peatonalmente en aplicación del citado artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación.

Por razones de seguridad vial en las aceras, al objeto de proteger a las personas que transitan peatonalmente por las aceras y zonas destinadas a los peatones, se considera oportuna la edad de 12 años.

42ª) Alegación: artículo 20.2 OMS.

Solicita añadir al artículo 20.2 de la OMS un nuevo apartado i) con el siguiente contenido: "i) Los ciclos y bicicletas". La circulación de bicicletas según las condiciones de convivencia con los peatones asegura precisamente el objetivo del artículo: *"la reducción del nivel sonoro y de emisiones contaminantes, fomento de los modos sostenibles de movilidad o promoción económica"* Difícilmente se promueven los modos sostenibles de movilidad si se prohíben las bicicletas.

Es importante diferenciar entre aceras y zonas peatonales (peatonalizaciones o áreas de prioridad peatonal) o Zonas Peatonales Autorizadas como hemos propuesto en anteriores alegaciones. Estas últimas pueden formar parte de un itinerario ciclista con características propicias de planeidad (orográficamente favorable), trazado directo (no rodeos), etc. (Art. 170.4 de la ordenanza en vigor) Evidentemente en las zonas peatonales se imponen condiciones claras de prioridad y seguridad peatonal tal y como hemos apuntado anteriormente. (alegación 13 y 26)

La permeabilidad ciclista en las calles es clave para un correcto desarrollo ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

u) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
v) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

43ª) Alegación: artículo 27.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 27.1 de la OMS el siguiente contenido marcado en negrita: "1. Las ocupaciones de las vías urbanas reguladas en esta Ordenanza requerirán autorización del órgano competente, previa la correspondiente solicitud de los interesados en los términos establecidos en esta Ordenanza. **Se exceptuarán aquellas actuaciones esporádicas, de**

carácter cultural, educativo o artístico, en espacios de uso peatonal siempre que no perjudique el flujo de los peatones y la calidad estancial de la zona".

Las áreas peatonalizadas deben favorecer la expresión cultural y espontánea de los ciudadanos. Cuando hablamos de dinamizar una ciudad debemos facilitar que en estos espacios puedan llevarse a cabo actividades artísticas sin que medie una tramitación burocrática previa. Bastaría el compromiso de que se realicen respetando la prioridad peatonal y la calidad estancial del área, aspecto éste que podría verse fortalecido al enriquecerse el uso y disfrute de la calle.

Contestación:

El artículo 27.1 de la OMS no es objeto no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo por lo que, en principio, no puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

s) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
t) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

No obstante, en la medida en que sí es objeto del Proyecto normativo el apartado 7 del mismo artículo 27 de la OMS se considera adecuado entrar al fondo de la cuestión planteada por la alegación, al objeto de facilitar la más amplia motivación de las alegaciones formuladas durante la información pública.

En ese sentido la alegación debe desestimarse porque los usos del espacio público peatonal y de las zonas estanciales son y deben ser objeto de autorización municipal porque el uso del espacio público municipal para el desarrollo de "actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico" afecta a los derechos del resto de personas usuarias del espacio público, puede afectar a la prestación de servicios públicos así como a la protección de patrimonio de las Administraciones Públicas.

En este sentido se recuerda que de conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV, corresponde a os municipios *"la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social"*.

Por su parte, el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid atribuye expresamente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la*

movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

La autorización de la ocupación regulada en el artículo 27.1 de la OMS es el instrumento jurídico imprescindible para armonizar los distintos usos y necesidades del espacio público municipal.

Por todo ello **se desestima** la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 80

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714543 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

a) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*

b) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al

artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

> 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
>
> 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
>
> 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 81

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714550 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ee) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ff) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *zzzzzzzz) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *aaaaaaaaa) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *bbbbbbbbb) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *ccccccccc) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *ddddddddd) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

eeeeeeeee) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

fffffffff) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

gggggggg) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

hhhhhhhhh) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

cccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

dddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

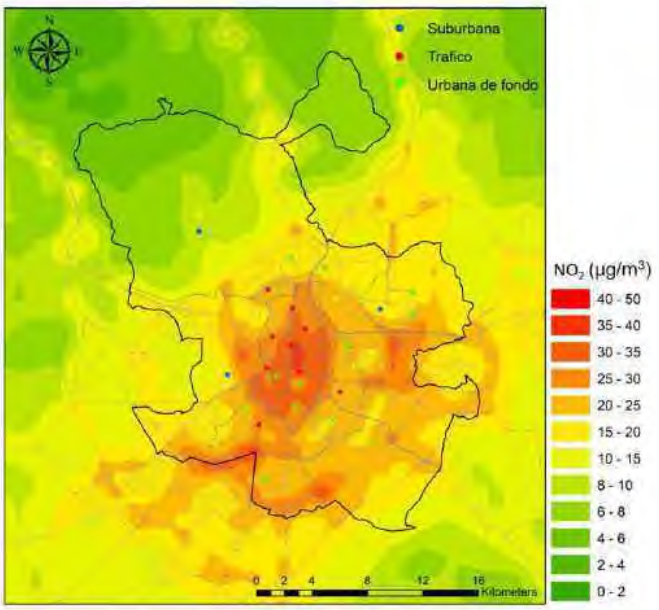

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 82

Dº [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 202107144556 por el que Dº [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento

continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando

una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

iiiiiiiii) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

jjjjjjjjj) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

kkkkkkkkk) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

lllllllll) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

mmmmmmmmm) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

nnnnnnnnn) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ooooooooo) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ppppppppp) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

qqqqqqqqq) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *ggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *hhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *iiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *jjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*
>
> ***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de*

contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

g) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

h) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

s) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

t) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

u) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

v) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

w) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

x) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

m) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

n) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

o) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

p) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 83 Participantes 1

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714565 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto

102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *rrrrrrrrr) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *sssssssss) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *ttttttttt) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *uuuuuuuuu) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

vvvvvvvvv) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

wwwwwwwww) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

xxxxxxxxx) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

yyyyyyyyy) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

zzzzzzzzz) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

llllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio

delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

w) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

x) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

y) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 84

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714570 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante

la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

oooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

u) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

v) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1,*

7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

w) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

x) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

y) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

i) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

j) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 85 Participantes 1

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714571 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

tttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de

Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

z) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

aa) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 86 Participantes 1

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714579 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

d) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

m) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

n) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

o) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

p) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo"*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

> m) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;
>
> n) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de

las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

o) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

p) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

g) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

h) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 87 Participantes 1

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por Dª./D. [redacted], al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714584 por el que Dª./D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

ee) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

    En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ff) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

m) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

n) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

   Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

o) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

p) Proporcional, porque:

   1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

   2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

   3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 88

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714585 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio

ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

dd) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

ee) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

ff) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

gg) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real

Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000

2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

g) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
h) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
i) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

gg) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la

ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

hh) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

aaaaaaaaaa) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

bbbbbbbbbb) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ccccccccc)Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ddddddddd) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

eeeeeeeeee) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

fffffffff) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

gggggggggg) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

hhhhhhhhh) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

iiiiiiiii) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *wwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *xxxxxx)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *yyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *zzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en*

adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 89

D. [redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714589 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando*

no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

gg) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

hh) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las

Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ii) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

jj) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

kk) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

ll) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes

dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

mm) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

nn) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

oo) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

pp) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las

necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

xx) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

yy) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

zz) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

aaa) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

bbb) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

ccc) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

ddd) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1

de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 90

Dª./D.

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714594 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica

responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ii) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

jj) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su

racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *jjjjjjjjjj) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *kkkkkkkkkk) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *lllllllllll) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

mmmmmmmmmm) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

nnnnnnnnn) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ooooooooo) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

pppppppppp) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

qqqqqqqqq) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

rrrrrrrrr) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De

hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

k) clasificación ambiental A: 0,705;
l) clasificación ambiental: 0,453;
m) clasificación ambiental C: 0,098;
n) clasificación ambiental ECO: 0,015;
o) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico

destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 91 Participantes 1

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714607 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

bb) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

cc) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

i) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

j) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

k) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos

más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

l) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 92

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714611 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

a) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*

b) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN.

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al

artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

> 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
>
> 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
>
> 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 93

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714613 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante

la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

iiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

lllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

z) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

aa) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1,*

7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

bb) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

cc) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

dd) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

k) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

l) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 94 Participantes 1

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714618 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

e) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

q) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

r) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

s) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

t) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo"*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

> q) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

> r) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de

las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

s) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

t) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

i) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

j) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 95

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714621 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio

ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

hh) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

ii) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

jj) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

kk) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real

Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000

2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

j) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
k) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
l) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

kk) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la

ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ll) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

sssssssss) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ttttttttt) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

uuuuuuuuu) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

vvvvvvvvv) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

wwwwwwwwww) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

xxxxxxxxxx) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

yyyyyyyyyy) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

zzzzzzzzzz) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

aaaaaaaaaa) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *mmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *nnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *ooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *ppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en*

adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 96

Dª./D.

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714624 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica

responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

mm) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

nn) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su

racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *bbbbbbbbbbb) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *ccccccccccc) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *ddddddddddd) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

eeeeeeeeeee) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

fffffffffff) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ggggggggggg) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

hhhhhhhhhhh) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

iiiiiiiiiii) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

jjjjjjjjjj) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

sssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la

Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

p) clasificación ambiental A: 0,705;
q) clasificación ambiental: 0,453;
r) clasificación ambiental C: 0,098;
s) clasificación ambiental ECO: 0,015;
t) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *“proteger la salud humana*

frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo", tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES Nº 97

COMUNIDAD DE PROPIETARIOS TORRE AUSTRALIS (EN CONSTITUCIÓN)

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por la COMUNIDAD DE PROPIETARIOS TORRE AUSTRALIS, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714631 por el que la COMUNIDAD DE PROPIETARIOS TORRE AUSTRALIS (en constitución) formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

En relación a la consulta planteada por el Ayuntamiento de Madrid, esta comunidad de propietarios desea solicitar la implantación de la zona SER en la calle dulce Chacón en base a la propia motivación de la actuación que el Ayuntamiento ha planteado en la memoria justificativa de la cita reglamentación:
-La citada propuesta contribuye a mejorar notablemente el medio ambiente urbano ya que supondría que varios centenares de vehículos de trabajadores de oficinas de la zona de Manoteras y Arturo Soria dejarían de deambular durante largo rato por esta calle buscando aparcamiento.
-Fomenta la utilización de transporte público y el uso de un aparcamiento disuasorio que, a día de hoy, está vacío.
-Supondrá que, en el caso de que estos trabajadores y personas que aparcan aquí sin ser residentes, si desean hacerlo deberán usar vehículos ecológicos o directamente vendrán en transporte público
-Se amortizará la inversión en el aparcamiento disuasorio.
-Los vecinos de esa calle podrán pasear por la misma con mayor seguridad y calidad ambiental.
-La medida es muy interesante ya que la calle Dulce Chacón es casi un fondo de saco en donde

al haber viviendas sólo en un lado de la calle, la mayor parte de los vehículos aparcados son ajenos a la zona, existiendo una magnífica conexión por metro y cercanías y hay varios centenares de vehículos dando vueltas en hora punta.
-Los vecinos de la calle Dulce Chacón, al ser una calle de una dirección tienen muchos atascos y retenciones, sobre todo en la rotonda de salida a la M11.

Que la comunidad de Propietarios Torre Australis, compuesta por 212 propiedades y 635 vecinos ha aprobado por unanimidad, en reunión celebrada el pasado 18 de junio de 2.021 solicitar al Ayuntamiento la modificación de la Ordenanza de Movilidad sostenible de tal manera que la calle Dulce Chacón sea incluida dentro de una zona SER debido a la gran cantidad de vehículos provenientes de la zona de oficinas que hay al otro lado de la M11 y de las vías del tren - zona Manoteras que impiden a los vecinos aparcar en la calle y generan muchos problemas de tráfico.

Contestación:

La propuesta de regulación de los artículos 57, el anexo I y la disposición transitoria tercera de la OMS recogida en el Proyecto inicial se basa en los estudios técnicos incluidos en el expediente sometido a información pública, citados en la Memoria de análisis del impacto normativo.

La propuesta de extensión del Área de Estacionamiento Regulado (AER) a los barrios y zonas incorporados al anexo I en los términos previstos en la disposición transitoria primera se centra en la ampliación a aquellas zonas de la ciudad que sufren con mayor intensidad el denominado “efecto frontera” que ocasiona una grave situación de déficit de estacionamiento para los residentes de una manera general y sistemática.

En la actualidad, la zona indicada de la calle Dulce Chacón no cumple los requisitos establecidos en los estudios de ocupación/rotación sobre la valoración del estacionamiento en vía pública, en los que se ha priorizado aquellas zonas con mayor dificultad de estacionamiento y se detectan los ámbitos en los que los residentes sufren con gran intensidad el citado “efecto frontera” asociado a la proximidad con la actual zona de estacionamiento regulado del SER.

No obstante, en función de la evolución de la demanda de estacionamiento la calle Dulce Chacón y la zona próxima podría ser objeto de ampliación del AER en futuras modificaciones de la Ordenanza.

Por todo ello, se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenación ni de la MAIN.

2ª) Alegación:

La reciente construcción de un aparcamiento disuasorio está resultando un completo fracaso si no se implementa esa medida ya que está completamente vacío.

Contestación:

El aparcamiento disuasorio permite el estacionamiento de vehículos en régimen rotacional en régimen disuasorio para facilitar el uso intermodal de la estación de Fuente de la Mora, que

permite acceder a la línea ML-1 de la Red de Metro de Madrid y de las líneas C-1, C-7 y C-10 de la Red de Cercanías Madrid. Sin duda la evolución del aparcamiento municipal disuasorio será positiva y favorecerá la reducción del uso del vehículo privado en el acceso a otras zonas de la ciudad de Madrid y el uso del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

La alegación no se refiere a una cuestión jurídica que requiera modificación normativa alguna, por lo que se desestima, y no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenación ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 98

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714861 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

oo) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

pp) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *kkkkkkkkkkk) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *lllllllllll) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *mmmmmmmmmmm) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *nnnnnnnnnn) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *ooooooooooo) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

ppppppppppp) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

qqqqqqqqqqq) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

rrrrrrrrrrr) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

sssssssssss) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

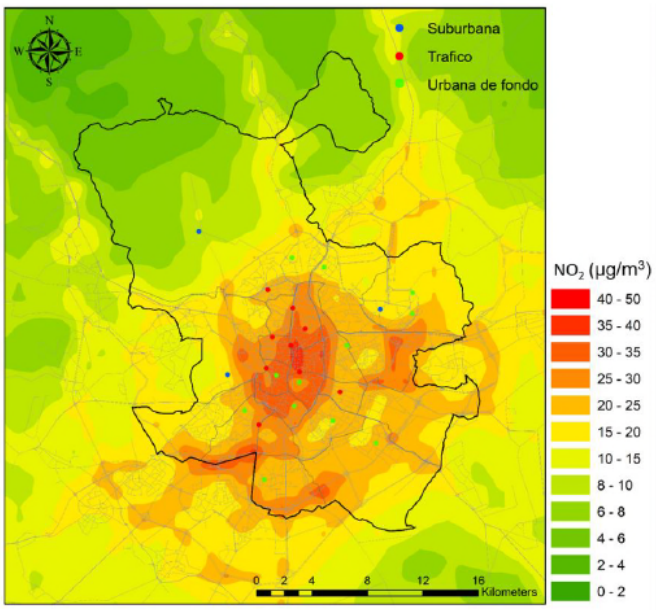

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 98

Dº./D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714861 por el que Dº./D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ttttttttttt) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

uuuuuuuuuuu) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

vvvvvvvvvvv) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

wwwwwwwwwww) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

xxxxxxxxxxx) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

yyyyyyyyyyy) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

zzzzzzzzzzz) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

aaaaaaaaaaa) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

bbbbbbbbbbb) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *yyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *zzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *aaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *bbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

i) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

j) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los

residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

y) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

z) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

aa) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

bb) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

cc) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

dd) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta

de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

q) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

r) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

s) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

t) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 98

Dº./D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [redacted]

inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714861 por el que **Dº./D.** [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *ccccccccccc) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*

ddddddddddd) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

eeeeeeeeeee) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

fffffffffff) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

gggggggggg) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

hhhhhhhhhhh) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

iiiiiiiiiii) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

jjjjjjjjjjj) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

kkkkkkkkkkk) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más

contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

fffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

dd) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

ee) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

ff) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de

dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 98

Dº./D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714861 por el que **Dº./D.** [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la*

contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *ggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *hhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *iiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *jjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

gg) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

hh) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial

contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 98

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por Dª./D. [redacted], al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714861 por el que Dª./D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

kk) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

    En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ll) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en

adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

q) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

r) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

   Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

s) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

t) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 98

D/Dª. [redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714861 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

*"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria

satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

mm) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

nn) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

oo) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

pp) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

qq) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

rr) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

ss) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

tt) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

uu) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

vv) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

eee) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

fff) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

ggg) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

hhh) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

iii) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

jjj) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento

en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

kkk) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 98

Dº./D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714861 por el que **Dº./D.** [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”.

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la

calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *kkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *llllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

mmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ii) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

jj) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

m) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

n) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

o) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

p) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta

imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 98

D./Dª [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714861 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la

Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21

de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

> 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
>
> 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
>
> 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 98

D./Dª [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714861 por el que [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *oooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *pppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *qqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *rrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de

Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

ee) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

ff) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

gg) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta*

de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

hh) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ii) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de

Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

m) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

n) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los*

vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 98

Dª./D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª./D. [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a

un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714861 por el que Dª./D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

f) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

u) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

v) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

w) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

x) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

u) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

v) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

w) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

x) *"7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

k) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

l) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

"Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 98

D/Dª. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714861 por el que D. [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

ll) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

mm) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

nn) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

oo) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento

de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la

ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

> *Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción*

de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

m) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
n) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
o) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de

Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

qq) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

    Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada

en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

rr) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo*

previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

lllllllllll) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

mmmmmmmmmmm) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

nnnnnnnnnnn) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ooooooooooo) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

pppppppppppp) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

qqqqqqqqqqq) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

rrrrrrrrrrr) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

sssssssssss) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ttttttttttt) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *sssssssss)* *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *ttttttttt)* *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *uuuuuuuuu)* *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *vvvvvvvvv)* *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*
>
> ***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 98

Dª./D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª./D. [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714861 por el que **Dª./D.** [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ss) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

tt) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *uuuuuuuuuuu) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *vvvvvvvvvvv) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *wwwwwwwwwww) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

xxxxxxxxxxxx) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

yyyyyyyyyyyy) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

zzzzzzzzzzz) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

aaaaaaaaaaaa) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

bbbbbbbbbbbb) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ccccccccccc) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De

hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

u) clasificación ambiental A: 0,705;
v) clasificación ambiental: 0,453;
w) clasificación ambiental C: 0,098;
x) clasificación ambiental ECO: 0,015;
y) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico

destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº99

D/DÑA. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714872 por el que [redacted] alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio

ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

pp) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

qq) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

rr) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

ss) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real

Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000

2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

uu) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

vv) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *ddddddddddddd) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *eeeeeeeeeeeee) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *fffffffffffff) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *ggggggggggggg) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *hhhhhhhhhhhhh) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
>
> *iiiiiiiiiiiii) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
>
> *jjjjjjjjjjjjj) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*
>
> *kkkkkkkkkkkkk) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

lllllllllllll) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una*

*atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 99

D/DÑA. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714872 por el que [redacted] alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y

con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

a) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*

b) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo

Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

> 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
>
> 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
>
> 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 99

D/DÑA. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714872 por el que [redacted] alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial

contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”.

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *eeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *fffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *ggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *hhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en*

adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

kk) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

ll) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

q) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

r) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

s) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

t) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 99

D/DÑA. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714872 por el que [redacted] alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

qq) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

rr) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ss) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de

efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

tt) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

ww) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

xx) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

yy) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

zz) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

aaa) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

bbb) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

lll) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

mmm) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

nnn) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

ooo) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

ppp) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

qqq) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

rrr) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 99

D/DÑA. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714872 por el que [redacted] alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ww) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido

de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

xx) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto*

102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

mmmmmmmmmmmmm) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

nnnnnnnnnnnn) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

oooooooooooo) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

pppppppppppp) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

qqqqqqqqqqqq) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

rrrrrrrrrrrr) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

sssssssssssss) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ttttttttttttt) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

uuuuuuuuuuuu) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

lllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

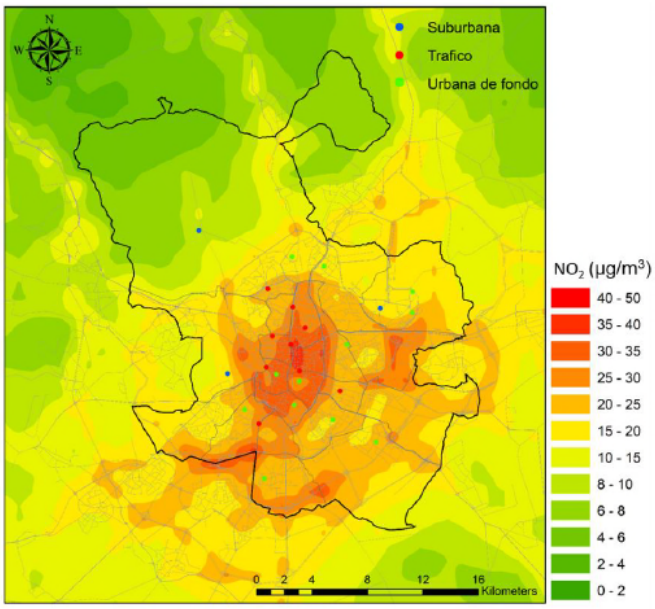

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº99

D/DÑA. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714872 por el que [redacted] alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

mmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

oooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

jj) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

kk) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el*

Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ll) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

mm) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

nn) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la

integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

o) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

p) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 99

D/DÑA. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714872 por el que [redacted] alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los*

distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

uu) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

    En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

vv) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde

Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

u) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

v) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

   Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

w) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

x) Proporcional, porque:

   1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

   2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo, se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 99

D/DÑA. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714872 por el que [redacted] alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la*

contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *qqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *rrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *sssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *ttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

mm) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

nn) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial

contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº99

D/DÑA. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714872 por el que [redacted] alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin

etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto*

102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

vvvvvvvvvvvv) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

wwwwwwwwwwww) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

xxxxxxxxxxxxx) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

yyyyyyyyyyyyy) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

zzzzzzzzzzzzz) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

aaaaaaaaaaaaa) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

bbbbbbbbbbbbbb) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ccccccccccccc) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ddddddddddddd) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio

del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

oo) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

pp) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

qq) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 99

D/DÑA. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714872 por el que [redacted] alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

yy) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

zz) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica,*

que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

eeeeeeeeeeeeee) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

fffffffffffff) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

gggggggggggggg) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

hhhhhhhhhhhhh) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

iiiiiiiiiiiii) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

jjjjjjjjjjjjj) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

kkkkkkkkkkkkk) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

lllllllllllll) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

mmmmmmmmmmmmm) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *yyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *zzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *aaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *bbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*
>
> ***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o

contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

z) clasificación ambiental A: 0,705;
aa) clasificación ambiental: 0,453;
bb) clasificación ambiental C: 0,098;
cc) clasificación ambiental ECO: 0,015;
dd) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL

2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 99

D/DÑA. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde

el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714872 por el que [redacted] alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

g) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

y) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

z) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

aa) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

bb) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

y) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

z) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

aa) *"6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

bb) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

m) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

n) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

"Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 99

D/DÑA. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714872 por el que [redacted] alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley

34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *nnnnnnnnnnnnn) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*

oooooooooooooo) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

pppppppppppppp) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

qqqqqqqqqqqqqq) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

rrrrrrrrrrrrrr)Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

sssssssssssss) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ttttttttttttt) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

uuuuuuuuuuuuuu) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

vvvvvvvvvvvvvv) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el

Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

> *ccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *ddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *eeeeeeeeee)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *fffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

k) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

l) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

ee) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la

ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

ff) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

gg) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

hh) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

ii) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

jj) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

u) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

v) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

w) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

x) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 100

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714876 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

aaa) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

bbb) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *wwwwwwwwwwwww) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *xxxxxxxxxxxxxx) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *yyyyyyyyyyyyyy) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *zzzzzzzzzzzzzz) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *aaaaaaaaaaaaaa) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

bbbbbbbbbbbbbbb) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ccccccccccccccc) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ddddddddddddddd) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

eeeeeeeeeeeeeee) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

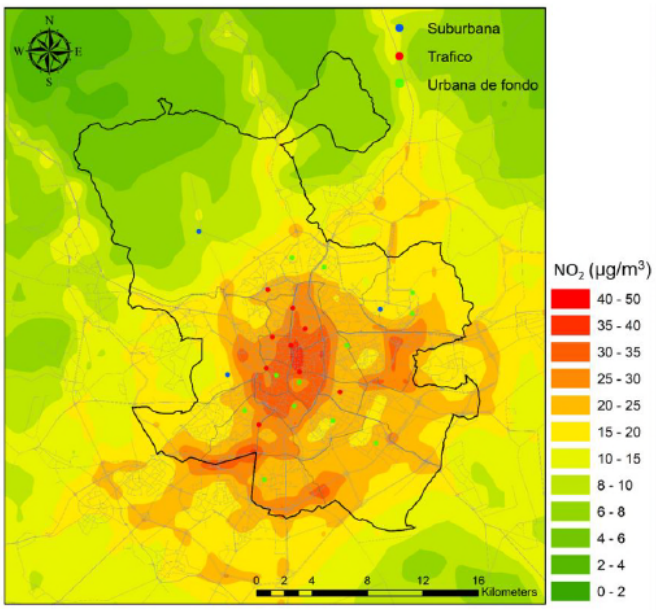

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 101

Dº [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714880 por el que Dº [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

fffffffffffffff) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ggggggggggggggg) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

hhhhhhhhhhhhhhh) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

iiiiiiiiiiiiiii) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

jjjjjjjjjjjjjj) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

kkkkkkkkkkkkkkk) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

lllllllllllllll) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

mmmmmmmmmmmmmmm) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

nnnnnnnnnnnnnnn) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *kkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *lllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *mmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *nnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea,*** *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

m) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

n) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los

residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

kk) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

ll) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

mm) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

nn) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

oo) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

pp) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta

de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

y) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

z) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

aa) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

bb) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 102 Participantes 1

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714884 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto

102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *oooooooooooooo) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ppppppppppppppp) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *qqqqqqqqqqqqqq) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

rrrrrrrrrrrrrr) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

sssssssssssssss) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ttttttttttttttt) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

uuuuuuuuuuuuuuu) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

vvvvvvvvvvvvvvv) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

wwwwwwwwwwwwwww) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

rr) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

ss) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

tt) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 103 Participantes 1

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714886 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

sssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

uu) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

vv) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 104 Participantes 1

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por Dª./D. [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714888 por el que Dª./D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

ww) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

xx) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

y) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

z) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

aa) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

bb) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 105

D. [redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714891 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando*

no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

yy) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

zz) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las

Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

aaa) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

bbb) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

ccc) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

ddd) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos

residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

eee) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

fff) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

ggg) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

hhh) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las

necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

sss) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

ttt) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

uuu) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

vvv) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

www) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

xxx) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

yyy) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 106 Participantes 1

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714894 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al

cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *wwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *xxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *yyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *zzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*
>
> ***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ww) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

xx) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

u) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

v) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

w) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

x) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 107

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714896 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

a) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*

b) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al

artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

> 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
>
> 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
>
> 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 108

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714898 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante

la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

aaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

oo) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

pp) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1,*

7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

qq) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

rr) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ss) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

q) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

r) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 109 Participantes 1

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714899 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

h) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

cc) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

dd) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

ee) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

ff) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo"*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

> cc) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;
>
> dd) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de

las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

ee)"6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

ff) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

o) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

p) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 110

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714900 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio

ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

tt) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

uu) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

vv) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

ww) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real

Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000

2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

p) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
q) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
r) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ccc) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la

ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ddd) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

xxxxxxxxxxxxxxx) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

yyyyyyyyyyyyyyy) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

zzzzzzzzzzzzzz) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

aaaaaaaaaaaaaaa) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

bbbbbbbbbbbbbbb) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ccccccccccccccc) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ddddddddddddddd) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

eeeeeeeeeeeeeee) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

fffffffffffffff) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

gggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una*

*atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 111

Dª./D.

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714901 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica

responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

eee) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

fff) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su

racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *gggggggggggggggg) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *hhhhhhhhhhhhhhhh) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *iiiiiiiiiiiiiii) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

jjjjjjjjjjjjjjj) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

kkkkkkkkkkkkkkkk) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

lllllllllllllll) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

mmmmmmmmmmmmmmmm) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

nnnnnnnnnnnnnnn) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ooooooooooooooo) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

lllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la

Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

ee) clasificación ambiental A: 0,705;
ff) clasificación ambiental: 0,453;
gg) clasificación ambiental C: 0,098;
hh) clasificación ambiental ECO: 0,015;
ii) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *“proteger la salud humana*

frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo", tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES n º 112.2

Dº [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714935 por el que **Dº** [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: artículo 22.2 de la OMS.

Solicita incluir en el artículo 22.2 de la OMS otro objetivo de las ZBEDEP: "promover y facilitar la movilidad en bicicleta" al entender que la necesidad de desplazamiento de la población debe ser cubierta prioritariamente con medios sostenibles y que es preciso nombrarla específicamente y no a través de ninguna fórmula genérica.

Contestación:

No se considera necesario incluir una mención expresa al fomento del uso de la bicicleta entre los objetivos de la ZBEDEP, por entenderse lógicamente incluida la promoción del uso de este medio de transporte entre los objetivos definidos por los apartados g) y h) del artículo 22.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo:

> *"g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes".

Las bicicletas son, sin duda, vehículos de los menos contaminantes, pero dentro de dicha categoría no es lo mismo el impacto medioambiental de una bicicleta que el de una bicicleta de pedales con pedaleo asistido como consecuencia del empleo de un motor eléctrico y una batería. Por ello se considera conveniente definir el objetivo en términos más generales y omnicomprensivos sin entrar a establecer órdenes de prelación de los vehículos menos contaminantes en función de su menor impacto ambiental.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: artículo 22.3.d) de la OMS.

Se solicita añadir a la redacción del artículo 22.3.d) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, entre las medidas de ordenación permanente del tráfico, la "limitación máxima de 30 km/h sin perjuicio de velocidades menores de acuerdo al carácter de la vía".

Contestación:

Se desestima limitar la velocidad a un máximo de 30 Km/h en todas las vías de la ZBEDEP por estar limitada la velocidad genérica en zona urbana por el Reglamento General de Circulación con límites de 20 km/h en calles de plataforma única, 30 Km/h en calles de un carril por sentido y a 50 Km/h en calles con más de un carril por sentido.

En una ZBEDEP coexisten vías de distinta configuración y con distinto límite máximo de velocidad conforme a lo previsto tanto en el artículo 50 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, como del artículo 17 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación: artículo 24.3.c) de la OMS.

Se solicita modificar el artículo 24.3.c) para incluir como punto primero el siguiente: 1.º Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y los VMP.

Contestación:

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

Porque la redacción del artículo 24.3.a) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, establece la libre circulación por el interior de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

Porque la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, limita la prohibición de acceso y circulación por el interior del espacio delimitado

por el artículo 24.2, que define el perímetro de la ZBEDEP, a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante. Las bicicletas no son vehículos automóviles con clasificación ambiental "A", por lo que no son objeto de prohibición alguna de acceso y circulación por la ZBEDEP.

Porque carece de sentido incluir a las bicicletas entre los vehículos excluidos de la prohibición de acceso y circulación de artículo 24.2.b) relacionados en el artículo 24.3.c), dado que la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, se refiere exclusivamente a determinados vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, una categoría de vehículos motorizados ajena a las bicicletas.

Por tanto las bicicletas no deben incluirse en la redacción de artículo 24 de la OMS, porque su acceso y circulación está expresamente autorizado por el artículo 24.3.a) y porque las bicicletas no se ven afectadas por la prohibición del artículo 24.3.b), en los términos expresamente definidos en la redacción de los citados preceptos de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación: artículo 25.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 25.5 de la OMS un nuevo apartado "i) las bicicletas y otros ciclos y VMP", por entender que no parece muy razonable excluir a las bicicletas en episodios de congestión o alta contaminación cuando en ningún caso son las causantes.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 25 de la OMS no se refiere a ordenaciones temporales por motivos medioambientales, sino a medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Puede resultar necesario prohibir con carácter extraordinario y temporal la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación: artículo 38.4 de la OMS.

Se solicita añadir sustituir el primer párrafo del artículo al artículo 38.4 por el siguiente: "En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Solicita también incluir una cuarta letra con la siguiente redacción: "d) en caso de vía ciclista, señalizar un desvío y protegerlo del tráfico ordinario de modo que no haya diferencia en el grado de seguridad y accesibilidad y no suponga un rodeo reseñable".

Se estima parcialmente:

1) Se estima la modificación del primer párrafo del artículo al artículo 38.4 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, mediante la adición de las palabras "o vía ciclista" en el primer párrafo de la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 38.4 de la OMS que queda redactado en los siguientes términos**:**

> "**Artículo 38.4.** En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Se deja constancia de la modificación en el informe de cambios en el Proyecto normativo y en la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial como consecuencia de las alegaciones formuladas durante la información pública.

2) Se desestima la propuesta de introducir una nueva letra "d)" en el artículo 38.4 de la OMS con el contenido propuesto por la alegación, porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

6ª) Alegación: artículo 38.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 38.5, que establece que "5. Cuando la ocupación implique el corte de calle, será obligatorio señalizar los desvíos alternativos mediante el empleo de la señalización provisional correspondiente, requiriendo, en su caso, la presencia de señalistas", el siguiente párrafo: "Se considerarán los diferentes tipos de vehículos a la hora de aplicar los cortes, teniendo una especial consideración con las bicicletas como vehículo menos invasivo que no precisa, en muchas ocasiones, de la prohibición de otros por sus propias características físicas. En caso de que las bicicletas no pudieran pasar se diseñará un itinerario alternativo que no suponga mayor rodeo, inseguridad o merma de accesibilidad".

Contestación:

Se desestima porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

Esta alegación **no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7ª) Alegación: artículos 47.2 y 47.3 de la OMS.

Se solicita que se exceptúe a las bicicletas de la aplicación de las prohibiciones de estacionamiento de los apartados 2 y 3 del artículo 47 de la OMS, por entender que el redactor

tan solo tiene presente el automóvil y el espacio que ocupa. Sugerimos una redacción más inclusiva con aquellos medios que poco o nada tienen que ver con los coches y que en ningún caso son los causantes de los problemas que la presente ordenanza pretende solucionar.

Contestación:

La regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se recoge en el artículo 48.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regula dónde y bajo qué condiciones pueden estacionar dichos vehículos.

Sin perjuicio de ello, en tanto que vehículos, las bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP están sujetos a las prohibiciones generales de parada y estacionamiento del resto de vehículos reguladas en el artículo 47 de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Resultan de aplicación a las bicicletas los supuestos regulados en las letras:

a) en todos aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente si la señalización existente prohíbe el estacionamiento de bicicletas;

b) para dar cumplimiento a la obligación legal de rotación en el estacionamiento; c) en las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales, embajadas, personas de movilidad reducida y otros usos;

d) en las paradas de autobús sin acera adelantada, para permitir el acceso universal al transporte público colectivo regular de viajeros;

e) por motivos de seguridad, en la zona de seguridad fijada para las dependencias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y frente a las salidas de vehículos de emergencia, debidamente señalizadas;

f) delante de los vados correctamente señalizados, entendiendo por tales tanto los destinados a la entrada y salida de vehículos a través de itinerarios peatonales como los destinados a la supresión de barreras arquitectónicas en los itinerarios peatonales;

g) en los lugares reservados exclusivamente para parada de vehículos; i) en batería, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas sin señal que habilite tal posibilidad de estacionar en batería;

j) en línea, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas cuando el estacionamiento deba efectuarse en batería conforme a la señalización existente;

k) en el arcén, por razones de seguridad vial;

l) en los lugares que vayan a ser ocupados temporalmente para otros usos o actividades, en cuyo caso se deberá señalizar adecuadamente al menos con cuarenta y ocho horas de antelación;

m) el estacionamiento en vía pública para su venta; o) por motivos de seguridad si se prohibiera su estacionamiento con base en el artículo 25 de la OMS.

No resulta de aplicación a las bicicletas los siguientes supuestos que no precisan de exclusión normativa porque su objeto se refiere exclusivamente a determinados tipos de vehículos entre los que no se encuentran las bicicletas, o porque dicha regulación no se aplica a las bicicletas por estar expresamente excepcionadas por otro precepto de la OMS:

h) El apartado h) que se refiere al SER al establecer "h) La prohibición de estacionar en *los lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria sin disponer de la autorización de estacionamiento correspondiente, o superando el tiempo máximo de estacionamiento autorizado en función de la tasa de estacionamiento abonada"*, pero que no resulta de aplicación a las bicicletas porque el artículo 51.1 de la OMS excluye expresamente a los vehículos de dos y tres ruedas de la regulación del estacionamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) por lo que no afecta a las bicicletas.

ll) El apartado ll) que se refiere expresamente a los remolques o semiremolques, por lo que no afecta a las bicicletas.

ñ) El apartado ñ) se refiere a vehículos automóviles CERO emisiones, por lo que no afecta a las bicicletas.

Por todo lo anteriormente expuestos **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza.

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (**MAIN**) para recoger parte de la argumentación expuesta.

8ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Se solicita que en el primer párrafo del artículo 48.1 de la OMS se suprima el término "exclusivamente".

A la vista de la alegación se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que "con carácter excepcional" pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

Por ello, **se estima parcialmente** en la medida en que no se suprime el término "con carácter excepcional", pero sí se determinan las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

> "**Artículo 48.** *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*
>
> 1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:
>
> a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.
>
> b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.
>
> Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:
>
> p) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.
>
> q) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.
>
> r) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC".

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

9ª) Alegación: artículo 48.1.b) de la OMS.

Se solicita sustituir la redacción de artículo 48.1.b) por el siguiente contenido:

"b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos circularán diligentemente, a paso de peatón y manteniendo la distancia de seguridad con los viandantes hasta el lugar de estacionamiento. Si por la densidad peatonal fuera imposible cumplir estas condiciones, harán el desplazamiento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

En ausencia de estacionamientos específicos alrededor (no más de 50m – 30 segundos andando), y a fin de proteger el criterio de proximidad -puerta a puerta- de la movilidad ciclista, el aparcamiento de bicicletas se complementará pudiendo amarrarla en vallas o elementos de mobiliario urbano, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales. Podrán situarse en la acera, anclado o no al mobiliario urbano siempre que se conserve un ancho mínimo de 2m y no ocupen el pavimento tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público".

La propuesta se basa en la necesidad de mantener la ventaja que supone para la persona ciclista el desplazamiento puerta a puerta a través de la facilidad de estacionamiento, como recoge el Manuel de Aparcamientos editado por el IDEA del Ministerio de Industria, que plantea que el estacionamiento debe estar a un radio de 50 metros (30 segundo andando).

La persona alegante considera una obviedad el escaso número de aparcabicicletas con relación al número de lugares y destino de desplazamientos, por lo que sería un auténtico despropósito prohibir el amarre de las bicicletas en el mobiliario urbano.

Para el fomento de la movilidad en bicicleta, es importante complementar los aparcamientos específicos con el uso del mobiliario urbano modificando incluso éste mediante diseños adecuados. Limitar el anclaje de las bicicletas a los pocos aparcabicis existentes, uno por cada tres kilómetros de vías públicas de la ciudad de Madrid y regular la retirada de la bicicleta por el amarre al mobiliario urbano como establece el artículo 89 del presente proyecto de modificación, es un ataque claro al uso de la bicicleta.

Sobre la obligación de bajarse de la bicicleta para llegar al aparcamiento, no parece muy razonable que un vehículo con una masa de 15 kilos aprox. esté obligado a ello y otros con masas mucho mayores como motos, ciclomotores, no, sabiendo que es práctica habitual en el desarrollo ciclista, las zonas de convivencia peatón-bici bajo unas claras condiciones de seguridad a favor del primero.

Contestación:

Se estima parcialmente:

a) **Se estima parcialmente** la alegación relativa a autorización de estacionamiento en aceras cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros y se

cumplan las condiciones establecidas en la nueva redacción dada al artículo 48.1 de la OMS en los términos estimados en la contestación a la alegación anterior.

b) **Se desestima la alegación relativa a la propuesta de que las personas ciclistas puedan circular en bicicleta por la acera con precaución por la acera hasta el lugar de estacionamiento** se desestima para evitar atropellos y otros problemas de seguridad vial en las aceras y para asegurar la accesibilidad universal.

Estimar la pretensión de las personas ciclistas supondría mantener la situación actual en la que numerosos ciudadanos denuncian situaciones de riesgo de seguridad vial, accidentes, atropellos que afectan a la seguridad de las personas, a su integridad física y a la garantía de la accesibilidad universal del espacio público.

La protección de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida exige que ningún vehículo circule por las aceras y zonas estanciales destinadas a los peatones.

Por tanto, resulta necesario para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial, la integridad física de los peatones y muy especialmente la garantía de los derechos de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida, que las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP deban apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transiten en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento, en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.1.b) de la OMS.

A mayor abundamiento se recuerda que el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre prohíbe expresamente la circulación de toda clase de vehículos por las aceras y demás zonas peatonales.

En lo referente al argumento expuesto en la alegación sobre las motos, debe recordarse que la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.d) de la OMS solo permite el uso de la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, y que si no se obliga a desmontar de la moto es como consecuencia de elevado peso de las motos y la consecuente necesidad de avanzar por la acera con la única fuerza de las piernas desde el asiento de la moto, debiendo mantener la seguridad vial, la accesibilidad universal y la prioridad del tránsito peatonal:

> "Artículo 48.2.c) Proyecto normativo.
> El acceso de estos vehículos a la acera solo podrá llevarse a cabo para estacionar conforme a las reglas establecidas en el artículo 48.2, pudiendo únicamente emplear la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, debiendo acceder con la diligencia debida para respetar la seguridad vial, la accesibilidad y la prioridad de tránsito de los peatones".

La OMS no autoriza a las motos a circular por las aceras, de hecho lo prohíbe expresamente en el artículo 138.2 de la OMS en aplicación del artículo 121.5 del RGC, simplemente les permite

emplear el motor para salvar el desnivel de la acera, permitiéndoles tan solo andar con el vehículo sin desmontar de la moto, porque esa posición les permite caminar con mayores condiciones de seguridad vial tanto para la persona que conduce la moto como para el resto de personas que transitan por la acera.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza pero sí de la MAIN para recoger la argumentación expuesta.**

10ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Asimismo se solicita que se añada al artículo 48.1 el siguiente párrafo: Las planificaciones urbanísticas de calles nuevas o de remodelaciones de calles tendrán en cuenta los aparcabicis como una parte más del equipamiento y proyectará su instalación al igual que se proyecta la de bancos o papeleras.

Contestación:

Se desestima porque no es objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible regular cuestiones de planificación urbanística. El objeto de la OMS se regula en su artículo 1.

Por otro lado se recuerda que la instalación de anclajes para el estacionamiento de bicicletas no precisa de una ordenanza municipal, sino que se trata de acciones administrativas de gestión de la movilidad sujetas a disponibilidad presupuestaria.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

11ª) Alegación: artículo 72 de la OMS.

Solicita que se añada al título del artículo 72 el término “bicicletas”. Queda, por tanto: At. 72 Reservas para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y vehículos de movilidad personal.

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el** título del artículo **72 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que queda redactado en los siguientes términos:

> “Artículo 72. Reservas para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y vehículos de movilidad personal”.

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

12ª) Alegación: artículo 75 de la OMS.

Solicita añadir al primer párrafo del artículo 75 el término "bicicletas". Queda, por tanto: Art. 75 En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el primer párrafo del artículo 75 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término "bicicletas", que queda redactado en los siguientes términos:

> "Artículo 75. Disposiciones técnicas.
>
> En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación: (…)".

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

13ª) Alegación: artículo 87.1.b) de la OMS.

Solicita que el artículo 87.b) quede redactado en los siguientes términos: "Se instalarán elementos de segregación **y protección** respecto de otros espacios de aparcamiento".

La segregación de un espacio puede hacerse a través de elementos como pintura. La protección consistiría en evitar físicamente que ningún otro vehículo pueda invadir el espacio reservado.

Contestación:

La alegación se entiende referida a la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto del artículo 87.1.b) de la OMS.

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

1º) El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público.

2º) La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al estacionamiento de otros vehículos.

3º) El Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

14ª) Alegación: artículo 124.4 de la OMS.

Solicita que se añada a la propuesta de redacción de artículo 124.4 de la OMS recogida por el Proyecto, el siguiente párrafo: "Los aparcamientos para bicicletas se situarán lo más cercanamente posible a las entradas principales y a la vía ciclista que hubiera. Si el aparcamiento diera servicio a una estación de transporte público, se situará lo más próximo a ésta".

Contestación:

Se desestima la alegación porque, si bien el criterio propuesto es habitualmente empelado por el Ayuntamiento de Madrid en el diseño de los aparcamientos rotacionales municipales en régimen disuasorio, no siempre es posible atender a dicha consideración por cuestiones de accesibilidad o de diseño de la vía pública.

Por otro lado, la propuesta supone un nivel de detalle que entraría en cuestiones de diseño de la vía pública, que no son objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible sino de otras normas municipales.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

15ª) Alegación: artículo 138.2 OMS.

Solicita que se suprima el apartado 2 del artículo 138 que prohíbe la circulación y el estacionamiento de motocicletas, ciclomotores, bicicletas y VMP en las calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón.

En un contexto de promoción de una movilidad sostenible, la movilidad ciclista no puede tener la misma restricción que la movilidad en moto. Las rutas directas, exentas de rodeo, y con una mínima pendiente son factores a tener en cuenta para trazar los itinerarios ciclistas. Dado el contexto urbano es muy posible que estos itinerarios coincidan con calles "peatonalizadas". En ningún caso la solución debe pasar por la prohibición sino por una regulación compatible. La movilidad activa es compatible en sus diferentes modalidades. Tan solo es necesario seguir las pautas que establecen la práctica totalidad de los planes directores ciclistas, incluso el de Madrid, en cuanto a la solución a aplicar según el número de peatones por metro de sección y hora. Asimismo, la regulación puede ser variable según el tramo horario en cuestión. Es decir, una intensa afluencia de peatones, coincidentes con un evento puntual o un horario de especial afluencia comercial, podría hacer variar la permeabilidad ciclista y que ésta se desarrolle con el ciclista bajado de la bici.

Sobre el estacionamiento, debemos saber que el flujo peatonal no se produce en la totalidad de la acera, máxime cuando ésta no guarda la necesaria uniformidad y contiene zonas fuera del tránsito peatonal: entre alcorques, orejetas, etc. Estos puntos pueden ser aptos para un estacionamiento de bicicletas ya que la acera ofrece una protección con respecto al tráfico motorizado. Por otro lado, todos sabemos que NO son las bicicletas quienes causan problemas a los caminantes, sino las motos y muchos coches que invaden el espacio peatonal.

Contestación:

Se desestima la alegación referente a la prohibición de circulación de bicicletas por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque, como debe recordarse, la circulación de bicicletas, motos y VMP se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Se desestima la alegación referente a la prohibición de estacionamiento de bicicletas en las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque dicha prohibición constituye uno de los elementos esenciales de esa especial protección para el peatón objeto de declaración, sin la cual carecería de sentido dicha declaración.

La declaración de especial protección para el peatón de aceras, calles y zonas estanciales debe implicar la prohibición de estacionamiento de vehículos tanto por razones de seguridad vial como por razones de seguridad de las personas, al objeto de garantizar la seguridad vial, la seguridad de la integridad física de las personas, la accesibilidad universal del espacio público y la protección de patrimonio histórico y del patrimonio de las Administraciones Públicas en aquellas aceras, calles y zonas en las que por la especial intensidad del tránsito peatonal por su especial significación socio cultural y comercial, por su relevancia en los itinerarios peatonales o la habitualidad de la concentración elevada de ciudadanos, por la necesidad de garantizar la seguridad vial en los mismos, o por su valor histórico se declaren de especial protección para el peatón.

Se recuerda en este sentido que en la contestación de varias alegaciones formuladas durante la información pública, tomando en consideración razones de técnica normativa, se ha estimado dar una nueva redacción a la propuesta de artículo 48.1 de la OMS, que determina las condiciones en las que podrá estacionarse una bicicleta en la acera fuera de las reservas específicas para estos vehículos, y que expresamente condiciona la posibilidad de dicho estacionamiento a que no se trate de una acera declarada de especial protección para el peatón.

Dado que la redacción propuesta se refiere exclusivamente a la posibilidad de estacionar en las aceras, en las calles peatonales, zonas estanciales y espacio declarados de especial protección para el peatón está absolutamente prohibido el estacionamiento de motos y ciclomotores de

dos y tres ruedas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos y de los VMP.

Por todo lo anterior, se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza. Se modifica la MAIN** para incluir los argumentos expuestos en la contestación de esta alegación.

16ª) Alegación: artículo 167.1 OMS.

Solicita que el artículo 167.1 quede redactado en los siguientes términos: "Quienes utilicen la bicicleta **seguirán** las normas de circulación adoptando las medidas necesarias para garantizar **su propia seguridad**, la convivencia con el resto de vehículos y con los peatones en condiciones de seguridad vial".

Contestación:

Se desestima porque se considera más adecuada técnicamente la expresión "deberán cumplir las normas de circulación" que la expresión "seguirán las normas de circulación" propuesta por la alegación. Asimismo se considera innecesario hacer referencia a la garantía de su propia seguridad por encontrarse incluida en las obligaciones generales de circulación recogidas en la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, por lo que resulta innecesaria su inclusión.

En este sentido se recuerda que el primer párrafo del artículo 10.2 del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) establece que:

> *"Artículo 10 de la LTSV. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.*
>
> *2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía".*

17ª) Alegación: artículo 167.2 OMS.

Solicita la supresión de artículo 167.2 que regula la obligación de que las personas menores de dieciocho años protejan su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

El casco obligatorio no es como el cinturón de seguridad obligatorio: los sistemas de retención salvan vidas y no desincentivan el uso del coche. Hay que basarse en la evidencia científica a la hora de tomar decisiones políticas y en España los colectivos ciclistas son unánimes, como lo son los países de nuestro entorno y los que tiene un gran uso de la bicicleta: si queremos calles y carreteras más seguras, debemos promover el uso de la bicicleta e invertir en infraestructura ciclista segura y de calidad.

La probabilidad de sufrir una colisión en bicicleta se reduce en aquellos lugares donde más se usa. De ahí que las mejores políticas para proteger al ciclista sean las que promueven el uso de

la bicicleta. A esta evidencia científica se la conoce como "seguridad en números": a más ciclistas, más seguridad. Es decir, la obligación del uso del casco reduce el número de bicicletas por las calles, reduciéndose así su seguridad ya que el resto de conductores de coches, motos, camiones, autobuses, etc. comprueban una menor presencia de ciclistas y por tanto disminuyen su atención ante ellas. Al mismo tiempo, quien no usa la bicicleta, en un porcentaje muy elevado vuelve al uso del coche incrementando el riesgo de atropello.

El que un ayuntamiento pueda variar una norma estatal, establece un mal precedente. En este sentido, un hipotético cambio en las condiciones del casco puede traer consecuencias nefastas para la bicicleta en el potencial uso metropolitano y el desarrollo de la intermodalidad, ya que cada municipio puede cambiar a través de su ordenanza de movilidad las circunstancias de uso del mismo.

Contestación:

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que "reglamentariamente se fijen excepciones" a lo previsto en dicho apartado":

> ***Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.***
>
> *(…)*
>
> *El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.*
>
> *Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado".*

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

> ***"Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.***
> *(…)*
>
> *Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.*
>
> *Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

*"**Artículo 7 dela LTSV. Competencias de los municipios.***

Corresponde a los municipios:
b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

*"**Artículo 39 de la LCREM.** Ordenación local del tráfico.*

1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el
de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

aa) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
bb) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

aaa) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid

desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

bbb) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

ccc) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

ddd) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deben legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial;

Por los motivos expuestos **se desestima** la alegación.

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública**, se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 del Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:

"**Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:**

2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 *in fine* de la LTSV y 39.1 de la LCREM."

Por último se recuerda que es obligación de los Poderes Públicos regular las condiciones que promuevan la seguridad vial en el uso de las vías y espacios públicos, que dicha obligación es más intensa en relación con las personas menores de edad y que la circulación en condiciones de seguridad mediante la exigencia del uso obligatorio de los 16 a los 18 años se considera un elemento esencial tanto para garantizar la integridad física de las personas menores de edad que se desplacen en bicicleta o en VMP como para su educación vial.

Al contrario de lo que plantea la alegación la mejora de la seguridad vial incrementará el uso de la bicicleta y podrá hacer que el incremento del número de ciclistas mejore a su vez las condiciones generales de seguridad vial de los ciclistas. Por tanto, la exigencia del uso del casco constituye una medida fundamental de seguridad vial y, por ende, una medida de fomento del uso de la bicicleta en la movilidad urbana.

Se modifica la MAIN para incluir la argumentación expresada en la contestación a esta alegación.

18ª) Alegación: artículo 167.3 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 167.3: "Las bicicletas circularán por la calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Al circular por la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril que estén utilizando en ese momento **(posición primaria), sin perjuicio de adoptar una posición lateral (posición secundaria) en carriles o calles "extraanchos" siempre que se asegure una distancia lateral de seguridad de no menos de 1,5m. con el vehículo que quiera adelantar**. Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otros ciclistas y demás personas usuarias de la vía por su anchura o estructura".

Dada la gran variedad de calles y carriles de las ciudades, el obligar sin más a que un ciclista ocupe la parte central del carril o una calle, le expone al riesgo de que pueda ser adelantado por vehículos sin conservar la distancia lateral de seguridad en calles o carriles "extraanchos" (a partir de 4,5m).

Contestación:

Se desestima por los siguientes motivos:

Se considera que la circulación en la posición central es la que mayor seguridad ofrece a las personas que circulan en bicicletas, motocicletas y VMP, porque obliga a los vehículos que quieran adelantarles a hacerlo a través del carril contiguo, sin invadir el carril por el que circula la bicicleta, y porque permite una mayor maniobrabilidad en caso de que un vehículo estacionado en la acera abriera una puerta o se produjera el acceso a la calzada de un peatón.

La redacción propuesta por la alegación introduce un elemento de complejidad para el ciclista en relación al ancho de la vía ("carriles extraanchos") que se considera inadecuada porque podría inducir a error a las personas usuarias de bicicletas, dado que la circulación de bicicletas y VMP por los carriles bus está sujeta a las limitaciones del artículo 167.6.

Por último se señala que el artículo 167.3 permite lógicamente al ciclista adaptar su circulación dentro de carril para adaptarse a las condiciones de circulación y de la vía, por ejemplo para esquivar una rugosidad del firme o abrir su posición para llevar a cabo un giro.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

19ª) Alegación: artículo 167.6 OMS.

Solicita sustituir la propuesta de artículo 167.6 de la OMS del Proyecto inicial por la siguiente redacción: "6. En caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas pueden hacer uso de los mismos siempre que no haya un carril específico para ellas. Si se tratase de un carril bus, las bicicletas pueden hacer uso del carril reservado, sin perjuicio de poder emplear cualquier otro. La circulación de las bicicletas por el carril bus se realizará lo más próximo posible a la derecha siempre guardando la distancia de seguridad lateral con el bordillo o con los vehículos aparcados (efecto dooring), En la maniobra de adelantamiento, el autobús empleará el espacio de calzada necesario para asegurar la suficiente distancia de seguridad lateral con la bicicleta".

Contestación:

El Proyecto inicial mantiene íntegro el contenido normativo de la regulación del vigente artículo 167.6 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS), dado que tan solo ha modificado, por razones de técnica normativa, la expresión numérica en letras de la sección mínima de los carriles bus en los que las bicicletas pueden circular si la señalización lo autorizara.

Se desestima por los siguientes motivos:

1º) De conformidad con lo previsto en el artículo 143.2.1º) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS) de 5 de octubre de 2018, los carriles bus están exclusivamente reservados para la circulación y parada de los autobuses del transporte público colectivo urbano de viajeros regular de uso general (en delante, TPCURUG), quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

2º) La libre y generalizada circulación de bicicletas por los carriles reservados a los autobuses no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado. La promoción del uso de la bicicleta no

puede llevarse a cabo trasladando la movilidad ciclista a los carriles reservados a los autobuses del TPCURUG.

3º) El vigente artículo 176.6 de la OMS, cuyo contenido normativo se mantiene por el Proyecto normativo inicial, limita la posibilidad de autorizar mediante señalización la circulación de bicicletas a aquellos carriles reservados para la circulación de autobuses cuya sección de calzada disponga de al menos cuatro metros y medio. Se trata de una disposición técnica dirigida a los servicios técnicos municipales competentes en materia de planificación de la movilidad, no a los ciclistas que solo podrán circular por carril bus si expresamente les autoriza la señalización instalada. Por tanto, las bicicletas solo podrán circular por aquellos carriles bus cuya señalización así lo permita expresamente, carriles que deberán disponer de una sección de al menos 4,5 metros.

4º) En lo relativo a la circulación de ciclistas por aquellos carriles bus expresamente autorizados por la señalización, se considera necesario mantener la circulación lo más próxima a la izquierda de carril bus para evitar accidentes como consecuencia de la invasión de la calzada por peatones o la apertura de puertas de los coches estacionados, pudiendo así disponer las personas ciclistas de la seguridad que supone la línea continua delimitadora del carril bus que se situaría a su izquierda y la distancia respecto a los posibles vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la calzada.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

20ª) Alegación: artículo 167.9 OMS.

Solicita suprimir el artículo 167.9 que prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

No hay legislación nacional que prohíba la circulación por túneles y no hay datos de siniestralidad que lo acredite. Los túneles y los pasos inferiores y elevados pueden suponer grandes ventajas en los desplazamientos en bici ya que acortan la distancias y salvan desniveles que de otro modo serían disuasorios para la bicicleta. Prohibir el acceso de las bicicletas sin más, es un ataque directo a la movilidad ciclista y provoca un alejamiento de los distintos barrios de la ciudad.

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

> *"8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid".*

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la

circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

> *"9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación".*

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se excepciona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

> *"1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine".*

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

> *"Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección"*.

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

> *"4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante".*

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

> *"3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.*
>
> *Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana".*

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el

desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello**, se estima la alegación**, **se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

> *"Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.*
>
> *Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:*
>
> *dd) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*
> *ee) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones".*

21ª) Alegación: artículo 169.1 OMS.

Solicita que se añada el siguiente párrafo al artículo 169.1 de la OMS: Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos.

La naturaleza no motorizada de la bicicleta obliga a que debamos asegurar trayectos eficientes y eficaces. El uso bidireccional de las calles para la bici, al margen del sentido que puedan tener coches o motos, es un requisito para una buena promoción de la bicicleta.

Contestación:

La promoción del uso de la bicicleta no puede hacerse mediante la autorización de la circulación a contrasentido que genera riesgos de seguridad vial tanto para la propia persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía pública.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación. La circulación a contrasentido en las calles 20 y 30 supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalizado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización.

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de vehículos especialmente ligeros y manejables, pero decaen ante la evidencia del riesgo de seguridad vial que supone la circulación en sentido contrario al de la marcha, que introduce un factor de riesgo relevante de seguridad vial tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas, que pueden ser especialmente graves en caso de calles 20 de plataforma única conforme a lo previsto en el artículo 50.1.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Por idénticos motivos de seguridad vial se considera inadecuada la autorización de la circulación a contrasentido de bicicletas en las calles 30.

No puede admitirse la circulación de bicicletas a contrasentido para satisfacer la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

22ª) Alegación: artículo 169.2 OMS.

Solicita suprimir la referencia a los “paseos pavimentados” por el término “caminos”, dando la siguiente redacción al primer párrafo del artículo 169.2 de la OMS: En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los **caminos** de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

El término paseo pavimentado es confuso ya que aunque el asfalto u hormigón puede ser el tipo de pavimento más reconocible también es pavimento el formado por tierra compactada. Todos ellos cumplen la función de un pavimento: uniformidad, resistencia de arrastre y drenaje. Para evitar interpretaciones erróneas casi mejor fijarnos en el carácter comunicativo de la vía como hace el artículo 169.3.

Contestación:

La redacción del vigente artículo 169.5 de la OMS, conservada en la propuesta del artículo 169.2 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial limita la circulación de bicicletas en parques y jardines urbanos para garantizar la seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente del parque, que solo podrán encontrarse con bicicletas y VMP en los paseos

pavimentados, no en los paseos de tierra compactada que deben reservarse a los peatones para su protección y la del patrimonio verde de los parques y jardines urbanos.

Por tanto, **s**e desestima la alegación por motivos de seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente en los caminos de tierra compactada de los parques y jardines urbanos y por razones medioambientales para promover la protección de su patrimonio verde de los mismos frente a las consecuencias de la circulación de vehículos como bicicletas, VMP y el resto de vehículos autorizados para acceder a cada respectivo parque o jardín urbano, dado que cada parque y jardín debe ordenarse mediante la señalización oportuna para proteger su patrimonio verde y, en su caso, su valor histórico en el caso de parques históricos como El Retiro sujeto a especial protección en tanto que Bien de Interés Cultural.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

23ª) Alegación: artículo 169.5 OMS.

Solicita suprimir el artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, que prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos.

La denominación de la M-30 como “Calle 30” es contradictoria con el carácter actual de la vía. Son muchos los estudios y proyectos que proponen una reforma de este gran eje como vía urbana dotada de transporte público, paseos peatonales, carriles bici, servicios, incremento de la vegetación, etc. De hecho hay una parte de esta “autopista” que ya es vía urbana como la correspondiente a la avenida de la Ilustración. Entendemos que es un exceso la prohibición generalizada de la bicicleta en el conjunto de la vía, aunque entenderíamos las prohibiciones dentro de los tramos que tienen consideración y son autopistas.

Contestación:

La redacción del artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo aplica en el ámbito de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid la prohibición de circulación de bicicletas por autopistas y autovías regulada en el artículo 20.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) y en el artículo 38.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

De la misma manera que no puede circular por la M-30, porque tiene la configuración de autovía, tampoco pueden circular por sus accesos porque se trata de vías unidireccionales que confluyen en la autovía, de forma que un vehículo que accediera a dicha vía de acceso tendría que quedarse en el arcén de la vía hasta que fuera retirada por una grúa, lo que supondría un riesgo de seguridad vial tanto para la persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía y que podría ocasionar problemas circulatorios.

Si la persona ciclista circulara en contra del sentido de circulación de carril de acceso a la M-30 cometería una infracción muy grave por circular en contra sentido y por generar un grave riesgo de seguridad vial resto de personas usuarias de la vía.

Debe precisarse que la redacción del artículo 169.5 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo no impediría circular a las bicicletas por las vías laterales de la Avenida de la Ilustración en mayores condiciones de seguridad vial que en la parte central de la vía que tiene un límite de velocidad superior ni impediría los movimientos circulatorios perpendiculares mediante los oportunos giros semaforizados hacia las vías urbanas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza. Se modifica la MAIN para recoger parte de la argumentación expuesta en la contestación a esta alegación.**

24ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita añadir al artículo 171 un nuevo apartado 4 con la siguiente redacción: "4. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto. En particular, en aquellos cruces semaforizados en los que exista paso de peatones, los ciclistas respetarán en todo momento la prioridad peatonal".

Es práctica habitual en todas las ciudades con un mayor desarrollo ciclista, una ordenación de los cruces particular para las bicicletas. No olvidemos que en origen los semáforos fueron creados pensando en el tráfico de coches y no en el tránsito peatonal o ciclista. Poder hacer un giro o proseguir recto, otorga al ciclista una ventaja al respecto del tráfico de motor reforzando su visibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en el trayecto. Además, el uso de una señal para autorizar este movimiento en lugar de añadir un foco más al semáforo, permite conseguir el mismo objetivo, pero de forma más rápida y barata. Es desolador comprobar cómo se reduce la funcionalidad ciclista con respecto a la ordenanza de 2018, cuando debería ser al contrario.

Contestación:

El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las

circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda -vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas crean que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

25ª) Alegación: artículo 171.3 OMS.

Solicita añadir al artículo 171.3 de la OMS, que regula la posibilidad de las bicicletas de hacer uso de las líneas de detención adelantada señalizada horizontalmente en los cruces

semafóricos, el siguiente párrafo: "Para asegurar la máxima visibilidad y en caso de no existir adelantabicis, las bicicletas podrán rebasar la línea de detención semafórica y situarse por delante del paso de peatones. Esta maniobra se realizará extremando las precauciones y siempre contando con que la prioridad es del peatón".

No todos los semáforos disponen de adelantabicis por lo que el grado de visibilidad del ciclista varía uno de otros. Para asegurar la visibilidad en todos es preciso que el ciclista pueda adoptar una posición que asegure su visibilidad frente al resto del tráfico.

Contestación:

Se desestima por razones de seguridad vial. La bicicleta es un vehículo y como tal no debe atravesar el paso de peatones para situarse en una posición adelantada al otro lado de paso de cebra respecto a los vehículos porque:

ww) la ordenación del tráfico regulada por el semáforo vincula a todos los vehículos que circulan por el carril semaforizado, tanto a los automóviles como a las bicicletas, motos, VMP y el resto de vehículos;

xx) supondría atravesar y traspasar la línea de detención semafórica;

yy) supondría un riesgo para la seguridad vial de las personas que atraviesan peatonalmente el paso de peatones;

zz) podría suponer un riesgo para las personas ciclistas que llevaran a cabo tal movimiento, porque podrían verse sorprendidos por un vehículo que circula correctamente en el sentido de su marcha, autorizado por un semáforo en vede situado en una posición perpendicular a la del semáforo en rojo que la bicicleta ha sobrepasado;

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

26ª) Alegación: artículo 165 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 165 de la OMS: "Art. 165. Líneas de detención adelantada.
1. Para favorecer la circulación y la seguridad de las bicicletas y VMP, se implantarán líneas de detención adelantada para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos. Estas líneas de detención afectarán igualmente al carril bus
2. Las líneas a las que se refiere el apartado anterior podrán utilizarse también por motocicletas y vehículos asimilados sin emisiones, en las mismas condiciones que las establecidas para las bicicletas".

Las ventajas de los avanza para las bicicletas son conocidas: mayor visibilidad, menor estrés, menor exposición a gases contaminantes, ligera ventaja en la iniciación de la marcha, etc. Al ser, como hasta ahora, un espacio compartido con motos hace que las ventajas disminuyan considerablemente. Es más, la exposición a gases se mantiene y la intensidad al ruido se eleva.

Creemos que un vehículo motorizado, tiene una capacidad de arranque suficientemente elevada como para no precisar este espacio y su presencia es más que evidente por el ruido de sus motores. Desincentivar el uso de vehículos motorizados es clave para promover los modos de movilidad activa, reducir los niveles de contaminación y crear condiciones más seguras para toda la población y esto pasa necesariamente por no otorgar privilegios.

Los autobuses son también, y en su gran mayoría, vehículos contaminantes y pesados por lo que de compartir este espacio restan visibilidad a la bicicleta, reducen su seguridad y dificultan el giro a la derecha. Recordamos el artículo 64 del Reglamento General de Circulación en lo que se refiere a la prioridad de las bicicletas con respecto a los vehículos a motor. Dicha prioridad debe facilitarse y anticiparse.

En todo caso, estos espacios podrían compartirse con vehículos sin emisiones, sin ruido y que no resten visibilidad al ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 165 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

gg) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
hh) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Sin perjuicio de ello se le informa que la regulación de artículo 165 de la OMS responde a razones de seguridad vial aplicables tanto a las bicicletas como a las motos y VMP y que debe mantenerse la prioridad del TPCURUG, reiterándose lo expresado previamente respecto de los carriles bus en contestaciones previas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

27ª) Alegación: artículo 172.2 OMS.

Solicita suprimir el artículo 172.2.a) de la OMS, que establece la obligación del uso de casco homologado o certificado por la persona que conduce el vehículo durante su conducción que se lleve a cabo para el desarrollo de una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas.

El uso del caso debe ser recomendado y no obligatorio. En el caso de ciclistas profesionales que desarrollan una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas, parece más razonable asimilarlo a la excepción que establece el propio Reglamento General de Circulación (Art. 118) sobre el uso del casco de los ciclistas profesionales ya sea durante los entrenamientos o en competición. En estos casos se regirán por sus propias normas.

Contestación:

El artículo 172.2 de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo, se aprobaría en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

y) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
z) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

ww) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

La exigencia del casco de hecho debe constituir una condición de seguridad en el trabajo que debe asegurar el empleador para garantizar su salud y seguridad laboral.

xx) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública y a la razón imperiosa de interés general de protección de los derechos de los trabajadores, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica de transporte urbano de mercancías (DUM) y actividades turísticas respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial y están expuestos a una mayor probabilidad de sufrir un accidentes. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

yy) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

zz) **Proporcionalidad:** el supuesto de exigencia del uso del casco de artículo 172.2 de la OMS se limita exclusivamente a las personas que hacen un uso intensivo de las vías públicas municipales para llevar a cabo una actividad económica de transporte de mercancías urbanas o al transporte de personas distintas de la persona que la conduce por estar más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial.

La circulación de los ciclistas que llevan a cabo distribución de mercancía que llevan a cabo una intensa circulación en situaciones de un intenso y cambiante tráfico urbano no pude equipararse a la circulación por vías interurbanas de los ciclistas federados que entrenan y compiten profesionalmente en carreras de velocidad o resistencia regulada en el artículo 118 del RGC.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

28ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita a la definición de zona peatonal del Anexo III el siguiente párrafo: "Quedan excluidas las bicicletas que podrán hacer uso de este espacio guardando las debidas condiciones de seguridad y prioridad de los peatones, salvo prohibición expresa señalizada".

O alternativamente sustituir la definición por el siguiente párrafo sacado del manual de Infraestructura Ciclista del Ayuntamiento de Madrid: "Zona Peatonal Autorizada (ZPA): espacios peatonales donde se autoriza excepcionalmente la circulación de bicicletas" y modificar el conjunto del articulado en sustitución de Zona Peatonal.

Contestación:

Se desestima porque la definición recogida en el Proyecto normativo reproduce la definición contenida en el Punto 59 del "Anexo I. Conceptos básicos" del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

29ª) Alegación: artículo 177.2.a) OMS.

Solicita sustituir que establece la obligación de circular por el centro del carril por la siguiente redacción: "Su circulación se hará por la parte central del carril sin perjuicio de adoptar una posición secundaria (lateral) en carriles o calles extraanchas (más de 4,50 m.)".

Contestación:

Se desestima por los motivos previamente expuestos:

Se considera que la circulación por la parte central del carril es la que mayor protección a la persona ciclista porque obliga a cualquier otro vehículo que quiera adelantarla a hacerlo a través del carril contiguo y porque permite ofrecerle mayor espacio de maniobrabilidad en caso de invasión de un peatón o un bien u obstáculo en la calzada o la apertura de la puerta de un vehículo estacionado en la banda de estacionamiento.

Es una obligación de diligencia, por lo que la persona ciclista puede adaptar su circulación a las condiciones de la vía, situándose en otra parte de carril en función de las circunstancias del tráfico y de las condiciones de la vía, puede esquivar un bache o adaptar suposición para girar en una calle transversal.

Se dan por reproducidas las consideraciones expresadas previamente respecto de los carriles "extraanchos" y los carriles bus.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

30ª) Alegación: artículo 235.1.j) OMS.

Solicita suprimir la referencia a las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP de la propuesta de redacción de artículo 235.j) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Volvemos a incurrir en el error de equiparar un medio no motorizado como las bicicletas a las motos o coches. Sin que pongamos en cuestión el apercibimiento por el incumplimiento de alguna de las normas, la inmovilización de una bicicleta es claramente excesiva. Y más si se trata de circulación de bicicletas en carriles bici.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 235.1.j) de la OMS, en lugar de al artículo 235.j), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Es preciso señalar que la inmovilización es una medida provisional, no una sanción de tráfico.

Se estima parcialmente la alegación porque el artículo 104.1.c) in fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que:

> *"Artículo 104 de la LTSV. Inmovilización del vehículo.*

1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando:

c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas".

Por tanto, debe suprimirse la referencia a la inmovilización de bicicletas, no así de los VMP que no están sujetos a la excepción reconocida a las bicicletas y que estarían obligados al uso de casco en aquellos supuestos que se establezcan reglamentariamente en el RGC o en la OMS.

Por ello se estima la alegación en lo relativo a las bicicletas y se desestima respecto de los VMP, de forma que el artículo 235.1.j) de la OMS, propuesto por el Proyecto normativo, quedaría redactado en los siguientes términos:

"Apartado j) del artículo 235 de la OMS:

"j) Cuando quien conduzca y/o, en su caso, quien le acompañe en motocicletas, ciclomotores, vehículos especiales a que se refiere la legislación sobre tráfico y los VMP en los que así se requiera, circulen sin casco homologado o certificado, hasta que subsane la deficiencia."

31ª) Alegación: artículo 236.2.k) OMS.

Solicita sustituir la redacción de artículo 236.k) por la siguiente: "k) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP estacionados en la acera impidan o dificulten la realización por los servicios municipales de las tareas de mantenimiento o reparación de tales elementos, siempre que no puedan moverse de un lugar a otro donde no molesten". Para conservar el criterio de proximidad en el estacionamiento de bicicletas, es preciso complementar los aparcabicis como la posibilidad de amarre en el mobiliario urbano. Solo cuando una bicicleta impida labores de mantenimiento y reparación o dificulte gravemente el tránsito peatonal, podrá ser retirada (por su seguridad ya que habría que cortar el dispositivo que la amarra) siempre que sea imposible desplazarla a otro lugar conservando el amarre. Las bicicletas con sistema de autobloqueo sencillamente se desplazarán a otro lugar que no moleste

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.k) de la OMS, en lugar de al artículo 236.k), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.k) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada e vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las

bicicletas al establecer que: *"Siempre que…., cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público"*.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.k) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

32ª) Alegación: artículo 236.2.l) OMS.

Solicita añadir al artículo 236.l el siguiente contenido: "siempre que no pueda desplazarse a otro lugar conservando el amarre. En caso de ser una bicicleta con sistema de autobloqueo, bastará desplazarla hasta otro lugar".

El bajo peso de las bicicletas permite ser desplazadas a otro lugar que no moleste. Es un despropósito retirar las bicicletas y llevarlas a un depósito cuando la solución es mucho más sencilla, a no ser que haya una intención de acoso hacia la movilidad ciclista.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.l) de la OMS, en lugar de al artículo 236.l, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.l) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada de vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones…".

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.l) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

33ª) Alegación: artículo 237.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 237.1 de la OMS una nueva letra r) con el siguiente tenor literal: "r) Cuando impida o dificulte el acceso de las bicicletas a una instalación de aparcabicis".

Es obvio tener que asegurar el acceso a los aparcabicicletas si queremos asegurar cierta calidad en la movilidad ciclista.

Contestación:

El artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) habilita la retirada y depósito del vehículo: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público".

Por su parte el artículo 105.1.h) de la LTSV habilita legalmente la retirada de vehículos *"h) cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación"*.

El estacionamiento de vehículos que impidan estacionar o sacar bicicletas y VMP de los anclajes instalados en las reservas municipales causa una grave perturbación a los vehículos que no pueden estacionar ni ser extraídos de los anclajes para su circulación en términos del artículo 105.1.a) de la LTSV, obstaculizando y dificultando asimismo la circulación en términos del artículo 105.1.h) de la LTSV.

Al objeto de garantizar el acceso efectivo de las bicicletas y VMP a las horquillas aparcabicicletas municipales situados en el espacio público municipal, es decir, de garantizar la eficacia de las reservas de estacionamiento, **se estima la alegación** y se procede, en aplicación de los apartados a) y h) del artículo 105.1 del del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, a introducir un nuevo apartado "r)" en el artículo 237.1 de la OMS, que quedaría redactado en los siguientes términos":

> *"**Artículo 237.1.***
>
> *r) Cuando un vehículo obstaculice o impida el acceso o la salida de bicicletas y VMP a los anclajes municipales específicamente reservados para el estacionamiento de estos vehículos".*

Asimismo se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) para recoger dicho cambio y su fundamentación jurídica.

34ª) Alegación: artículo 237.2 apartados b) y c) de la OMS.

Solicita suprimir los apartados b) y c) de artículo 237.2 de la OMS.

Es un exceso hablar de daños o deterioro al patrimonio público el que haya alguna bici amarrada al mobiliario urbano e incluso a un árbol. Los actuales sistemas de amarre suelen están recubiertos de una funda que protege el objeto en el que se amarra. Además, la ligereza y mínimo volumen de una bicicleta o monopatín, en comparación a una moto, hace que sea muy difícil producir ningún daño.

Contestación:

Los apartados b) y c) de artículo 237.2 concretan supuestos de retirada de vehículo de la vía pública cuando sean ancladas a elementos vivos y/o a mobiliario y bienes de titularidad pública, pero que impliquen su deterioro. La finalidad de dichos apartados es concretar el supuesto de artículo 105.1.a) del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: "Siempre que deteriore algún patrimonio público", en lo relativo a la protección de patrimonio municipal verde (arbolado u otros elementos vegetales) y de mobiliario urbano o de cualquier otra titularidad pública que pueda implicar el deterioro del patrimonio público".

No es posible admitir que el estacionamiento de bicicleta se produzca en cualquier parte y, además, con un potencial daño para el patrimonio público, ya sea arbolado o ya sea mobiliario.

El artículo 237.2, incluyendo los apartados a) y b), se fundamenta en el artículo 105.1.a) de la LTSV y en el deber de defensa, protección y conservación de patrimonio de las Administraciones Públicas regulado en la legislación patrimonial de las Administraciones Públicas, por lo que su supresión planteada por la alegación resultaría contraria a Derecho.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 237.2) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

35ª) Alegación: Anexo IV OMS. Acera-bici.

Solicita sustituir la definición de "acera-bici" del Anexo IV de la OMS por la siguiente: "Plataforma ciclista a la misma cota y en continuidad con la acera".

Aunque en la Ley de Tráfico, en el PDMCM de Madrid y en el Manual de Infraestructura ciclista habla de vía ciclista señalizada sobre acera, nos parece que la definición que da la Instrucción de Vías Pública de "*plataformas que discurren a la misma cota y en continuidad con la acera*" marca una mejor diferenciación con la acera y contribuye a la clarificación de uso.

Contestación:

Se desestima porque el Proyecto recoge la definición regulada en el punto 77 del "Anexo I. Conceptos básicos" del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

36ª) Alegación: Anexo IV OMS. Ciclocalle.

Solicita añadir a la definición de "ciclocalle", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "Es una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor **serán residentes y** se debe colocar una señal vertical correspondiente para autorizar este uso. Por defecto, los únicos vehículos que pueden circular por la Ciclocalle son las bicicletas".

Normalmente en Europa el uso del coche en una ciclocalle es ocasional y normalmente suele corresponder a población residente (paso a garajes o plazas de aparcamiento). De este modo aseguramos una baja intensidad motorizada y una convivencia con la bicicleta.

Contestación:

Se desestima porque la definición de ciclocalles está vinculada a la circulación de bicicleta y no tiene por qué implicar una restricción de la circulación motorizados que exclusivamente permita la circulación de los vehículos a motor de los residentes.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

37ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona de prioridad peatonal".

Solicita añadir a la definición de "Zona de prioridad peatonal", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "las bicicletas podrán circular por ellas en los dos sentidos, conservando en todo caso la prioridad peatonal".

El propio PDMCM se refiere a las calles de prioridad peatonal ("Calle residencial" / S-28 o ZONA30)) aptas para autorizar la circulación de bicis y "a contracorriente".

Contestación: Se desestima porque por motivos de seguridad vial, previamente expuestos, el Proyecto normativo suprime la posibilidad de circulación de bicicletas en zonas 30. La definición de la zona de prioridad peatonal no puede contravenir la regulación de la circulación de bicicletas contenida en los artículos 167 a 170 de la OMS.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

38ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona o calle residencial".

Solicita añadir a la definición de "Zona o calle residencial": que todas las calles de plataforma única se considerarán "calle residencial" de prioridad peatonal. En las calles de plataforma única, la señal S-28 podrá usarse con carácter informativo pero no determina su carácter de calle residencial.

Las calles de plataforma única están diseñadas para ser calles residenciales de prioridad peatonal, pero con la norma propuesta solo llegan a serlo si están señalizadas con S-28. Esto provoca muchos equívocos, ya que en muchos barrios como Malasaña la mitad de las calles de plataforma única tienen la señal s-28 y la otra mitad no, sin ningún orden aparente, por lo que

es difícil saber en qué tipo de calle está uno. Además, si un peatón o vehículo entra a una calle residencial por cualquier punto que no sea el inicio de la misma calle, no tiene oportunidad de ver la S-28 o y no sabe si la calle es residencial o no.

Contestación:

La configuración de plataforma única determina la aplicación de la regulación de límite de velocidad a 20 kms/hora, de conformidad con lo previsto en los artículos 50.1.a) del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y 17.2.a) de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Pero ello no implica su configuración automática como zona o calle residencial. En este sentido debe recordarse que el artículo 112.8 del Reglamento General de Circulación exige la señalización expresa mediante señal S-28 para ordenar la vía como calle residencial:

> *"**Artículo 122 del RGC.** Circulación por la calzada o el arcén.*
>
> *8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal S-28 regulada en el artículo 159 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal.*

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

39ª) Alegación: Anexo IV OMS. Carril multimodal.

Solicita suprimir los "carriles multimodales" definidos en el Anexo IX de la OMS. Los llamados ciclocarriles han demostrado su inutilidad y comunican una falsa sensación de prioridad a los ciclistas. En la práctica, se comportan como un carril convencional. No tiene mucho sentido definir una diferenciación cuando no la hay.

Contestación:

Los vigentes ciclocarriles, que el Proyecto normativo denomina "carriles multimodales" por la posibilidad de circulación de otros vehículos como los VMP siempre que se circule empelando el casco para la protección de la cabeza por las personas usuarias de vehículos de movilidad personal, constituyen un elemento esencial de calmado del tráfico esencial para el fomento de la movilidad ciclista y la movilidad de los VMP, al garantizar las condiciones de seguridad vial esenciales para viabilizar la circulación de estos vehículos en carriles con limitación de velocidad a 30 kms/h.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

40ª) Alegación: artículo 168.1 OMS.

Solicita suprimir el artículo 168.1, que establece que la prohibición general de circulación de bicicletas por las aceras, calles y zonas peatonales, y que obliga al ciclista que precise acceder a éstas y a cruces de peatones señalizados, a que desmonte de la bicicleta y transitando con ella

en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como peatón.

Contestación:

El artículo 168.1 de la OMS se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación. La circulación de bicicletas, motos y VMP por aceras y zonas peatonales se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Por tanto la persona ciclista que desee circular con su bicicleta deberá desmontarse de la bicicleta y transitar peatonalmente con la bicicleta a su lado hasta el lugar en que desee volver a incorporarse al tráfico rodado una vez se incorpore a la calzada, momento a partir del cual podrá circular sobre la bicicleta.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

41ª) Alegación: artículo 168.2 OMS.

Solicita suprimir el apartado 2 de artículo 168 de la OMS y sustituirlo por el siguiente contenido: "Las personas menores de 14 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales solos o acompañados de un adulto también en bici. Circularán respetando la prioridad de los peatones, ajustando su velocidad a los mismos y mantendrán una separación mínima de un metro. En caso de alta densidad, desmontarán de la bicicleta y transitarán a pie por la acera con el vehículo a su lado".

En una ciudad sin apenas carriles bici protegidos y en un contexto (teórico) de promoción de la movilidad sostenible (en bici), parece razonable que como medida provisional y para promover el uso de la bici entre los más pequeños, estos puedan usar la acera, bien acompañados de un adulto también en bici o de forma autónoma. Pensemos en el camino escolar diario. Tal y como estaba redactado el artículo, no tiene mucho sentido hacer que el adulto en bici supervise al menor desde la calzada ya que, tanto la velocidad a la que iría como la atención al menor, podría suponer un factor de riesgo innecesario. Además, en calzadas de un único sentido, directamente sería imposible si el sentido del menor por la acera fuera contrario al de la calzada.

Contestación:

La regulación de artículo 168.1 de la OMS permite el desarrollo y fomento de uso de la bici por menores de 12 años, debiendo los padres u otros adultos que, en su caso, les acompañen

transitar peatonalmente en aplicación del citado artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación.

Por razones de seguridad vial en las aceras, al objeto de proteger a las personas que transitan peatonalmente por las aceras y zonas destinadas a los peatones, se considera oportuna la edad de 12 años.

42ª) Alegación: artículo 20.2 OMS.

Solicita añadir al artículo 20.2 de la OMS un nuevo apartado i) con el siguiente contenido: "i) Los ciclos y bicicletas". La circulación de bicicletas según las condiciones de convivencia con los peatones asegura precisamente el objetivo del artículo: *"la reducción del nivel sonoro y de emisiones contaminantes, fomento de los modos sostenibles de movilidad o promoción económica"* Difícilmente se promueven los modos sostenibles de movilidad si se prohíben las bicicletas.

Es importante diferenciar entre aceras y zonas peatonales (peatonalizaciones o áreas de prioridad peatonal) o Zonas Peatonales Autorizadas como hemos propuesto en anteriores alegaciones. Estas últimas pueden formar parte de un itinerario ciclista con características propicias de planeidad (orográficamente favorable), trazado directo (no rodeos), etc. (Art. 170.4 de la ordenanza en vigor) Evidentemente en las zonas peatonales se imponen condiciones claras de prioridad y seguridad peatonal tal y como hemos apuntado anteriormente. (alegación 13 y 26)

La permeabilidad ciclista en las calles es clave para un correcto desarrollo ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

w) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
x) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

43ª) Alegación: artículo 27.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 27.1 de la OMS el siguiente contenido marcado en negrita: "1. Las ocupaciones de las vías urbanas reguladas en esta Ordenanza requerirán autorización del órgano competente, previa la correspondiente solicitud de los interesados en los términos establecidos en esta Ordenanza. **Se exceptuarán aquellas actuaciones esporádicas, de**

carácter cultural, educativo o artístico, en espacios de uso peatonal siempre que no perjudique el flujo de los peatones y la calidad estancial de la zona".

Las áreas peatonalizadas deben favorecer la expresión cultural y espontánea de los ciudadanos. Cuando hablamos de dinamizar una ciudad debemos facilitar que en estos espacios puedan llevarse a cabo actividades artísticas sin que medie una tramitación burocrática previa. Bastaría el compromiso de que se realicen respetando la prioridad peatonal y la calidad estancial del área, aspecto éste que podría verse fortalecido al enriquecerse el uso y disfrute de la calle.

Contestación:

El artículo 27.1 de la OMS no es objeto no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo por lo que, en principio, no puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

u) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
v) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

No obstante, en la medida en que sí es objeto del Proyecto normativo el apartado 7 del mismo artículo 27 de la OMS se considera adecuado entrar al fondo de la cuestión planteada por la alegación, al objeto de facilitar la más amplia motivación de las alegaciones formuladas durante la información pública.

En ese sentido la alegación debe desestimarse porque los usos del espacio público peatonal y de las zonas estanciales son y deben ser objeto de autorización municipal porque el uso del espacio público municipal para el desarrollo de "actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico" afecta a los derechos del resto de personas usuarias del espacio público, puede afectar a la prestación de servicios públicos así como a la protección de patrimonio de las Administraciones Públicas.

En este sentido se recuerda que de conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV, corresponde a os municipios *"la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social"*.

Por su parte, el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid atribuye expresamente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la*

movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

La autorización de la ocupación regulada en el artículo 27.1 de la OMS es el instrumento jurídico imprescindible para armonizar los distintos usos y necesidades del espacio público municipal.

Por todo ello **se desestima** la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 113

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714921 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: modificación del artículo 134.

Solicita la modificación de artículo 134.4 de la OMS por entender que moverse los patines en línea es una velocidad demasiado reducida que puede provocar caídas ante cualquier irregularidad de la acera. Por otra parte los movimientos de traslación de los patinadores son rectilíneos con posibilidad de giros pero no invertir la velocidad ni frenar instantáneamente como hace habitualmente cualquier peatón. Se propone sustituir el artículo 134.4 de la OMS por el siguiente texto: "4. Las personas que se desplacen con patines y patinetes y los que corran de forma deportiva en aquellos espacios compartidos con el peatón deberán acomodar su marcha a la de los peatones, evitando en todo momento causar molestias o crear peligro. En ningún caso podrán acercarse a menos de 2 metros de un peatón ni tendrán prioridad respecto de los peatones".

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 134 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

ii) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
jj) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

Sin perjuicio de ello se recuerda que la finalidad del artículo 134.4 de la vigente OMS es la de proteger la seguridad vial de los peatones en aquellos espacios que compartan con las personas que se desplacen en patinetes no eléctricos. Cuando el artículo 134.4 de la vigente OMS prohíbe que se pueda desplazarse en patines y patinetes no puedan superar la velocidad de 5 kilómetros por hora ni circular en zigzag lo hace para proteger la seguridad vial de los peatones, que gozan de prioridad de tránsito en dichas zonas, porque, tal y como recoge la propia alegación *"los movimientos de traslación de los patinadores son rectilíneos con posibilidad de giros pero no invertir la velocidad ni frenar instantáneamente como hace habitualmente cualquier peatón",* lo que exige que los patinadores que circulen el menor tiempo posible en zonas de circulación peatonal y con la máxima prudencia.

2ª) Alegación: modificación del artículo 180.

Solicita la modificación del artículo 180 de la vigente OMS por entender que el desplazamiento en patines y patinetes por los carriles bici poco adecuadas para su uso por parte de los patinadores ya que debido a su estrechez los patines, en su movimiento de impulsión, exceden involuntariamente los límites de anchura del carril. Con riesgo de roce, y por tanto caída, con los delimitadores laterales del mismo o bien invasión continuada del sentido contrario en el caso de carriles bici bidireccionales. Por ello propone que las personas que se desplacen en patines y patinetes puedan desplazarse por la calzada, lo más próximo posible a la acera, manteniendo una distancia de 1,5 metros por si un vehículo estacionado abriera una puerta.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 180 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

c) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
d) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

Sin perjuicio de ello se informa que la regulación del artículo 180 de la vigente OMS establece las limitaciones necesarias para las personas que se desplacen en patines y patinetes en condiciones de seguridad vial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 114

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715005 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ggg) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

hhh) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *ppppppppppppppp) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *qqqqqqqqqqqqqqq) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *rrrrrrrrrrrrrrr) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *sssssssssssssss) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *ttttttttttttttt) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

uuuuuuuuuuuuuuu) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

vvvvvvvvvvvvvvv) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

wwwwwwwwwwwwwww) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

xxxxxxxxxxxxxxx) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

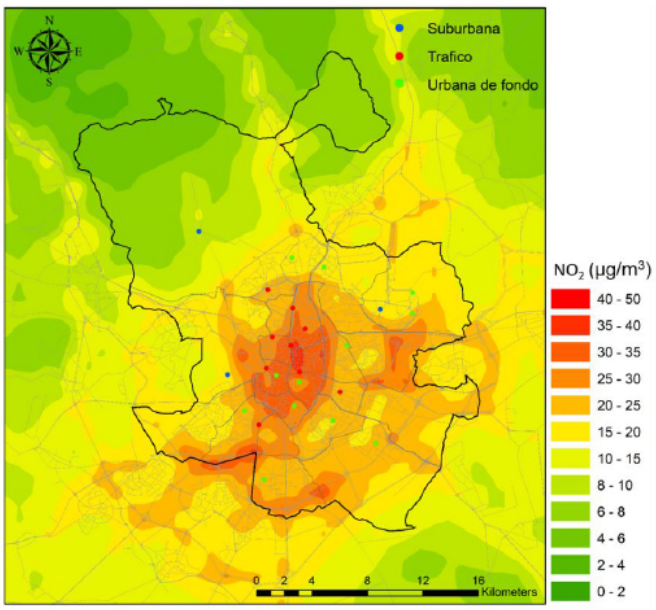

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 115

Dº [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210714880 por el que Dº [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

yyyyyyyyyyyyyyyy) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

zzzzzzzzzzzzzzz) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

aaaaaaaaaaaaaaaa) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

bbbbbbbbbbbbbbbbb) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ccccccccccccccc) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ddddddddddddddddd) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

eeeeeeeeeeeeeeee) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

fffffffffffffff) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

gggggggggggggggg) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

sssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa***

***estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

o) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

p) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

qq) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

rr) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

ss) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

tt) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

uu) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

vv) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

cc) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

dd) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

ee) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

ff) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 116 Participantes 1

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715015 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto

102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *hhhhhhhhhhhhhhhh) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *iiiiiiiiiiiiiiii) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *jjjjjjjjjjjjjjjj) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *kkkkkkkkkkkkkkkk) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano,*

especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

lllllllllllllll) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

mmmmmmmmmmmmmmmmm) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

nnnnnnnnnnnnnnnn) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ooooooooooooooooo) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

pppppppppppppppp) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más

elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

yy) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

zz) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

aaa) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 117 Participantes 1

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715017 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

bbb) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

ccc) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 118 Participantes 1

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por Dª./D. [redacted], al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715025 por el que Dª./D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

ccc) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ddd) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

cc) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

dd) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

ee) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

ff) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 119

D. [redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715029 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando*

no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

eee) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

fff) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las

Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ggg) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

hhh) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

iii) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

jjj) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes

dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

kkk) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

lll) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

mmm) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

nnn) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las

necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

zzz) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

aaaa) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

bbbb) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

cccc) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

dddd) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

eeee) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

ffff) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 120

Dº./D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715035 por el que **Dº./D.** [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al

cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *ccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *ddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *eeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *fffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*
>
> ***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ddd) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

eee) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

y) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

z) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

aa) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

bb) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 121

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715041 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

a) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*

b) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al

artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

> 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
>
> 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
>
> 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 122

D./Dª [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715045 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante

la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

gggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

tt) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

uu) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1,*

7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

vv) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ww) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

xx) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

s) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

t) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 123 Participantes 1

Dª. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª. [redacted]**o al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715046 por el que Dª. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

lllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero

de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

fff) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

ggg) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

cc) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

dd) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

ee) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos

más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

ff) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 124 Participantes 1

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715047 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

i) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

gg) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

hh) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

ii) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

jj) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

> gg) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

> hh) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de

las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

ii) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

jj) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

q) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

r) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 125

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715049 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio

ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

xx) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

yy) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

zz) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

aaa) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real

Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000

2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

s) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
t) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
u) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

iii) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la

ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

jjj) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

qqqqqqqqqqqqqqqq) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

rrrrrrrrrrrrrrrr) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

sssssssssssssssss) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ttttttttttttttttt) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

uuuuuuuuuuuuuuuuu) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

vvvvvvvvvvvvvvvvv) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

wwwwwwwwwwwwwwwww) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

xxxxxxxxxxxxxxxxx)Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

yyyyyyyyyyyyyyyyy) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del*

Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 126

Dª./D.

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715053 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica

responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

kkk) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

lll) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su

racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *zzzzzzzzzzzzzzzz) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *aaaaaaaaaaaaaaaaa) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *bbbbbbbbbbbbbbbbb) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

ccccccccccccccccc) *Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

ddddddddddddddddd) *Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

eeeeeeeeeeeeeeeee) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

fffffffffffffffff) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

gggggggggggggggg) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

hhhhhhhhhhhhhhhhh) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

sssssssssss) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*

ttttttttttt) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la*

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se

refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

jj) clasificación ambiental A: 0,705;
kk) clasificación ambiental: 0,453;
ll) clasificación ambiental C: 0,098;
mm) clasificación ambiental ECO: 0,015;
nn) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico

destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 127

Dª. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715061por el que Dª. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

mmm) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO_2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

nnn) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *iiiiiiiiiiiiiiiii) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *jjjjjjjjjjjjjjjjj) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *kkkkkkkkkkkkkkkkk) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *lllllllllllllllll) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *mmmmmmmmmmmmmmmmm) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

nnnnnnnnnnnnnnnnn) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ooooooooooooooooo) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

pppppppppppppppppp) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

qqqqqqqqqqqqqqqqq) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

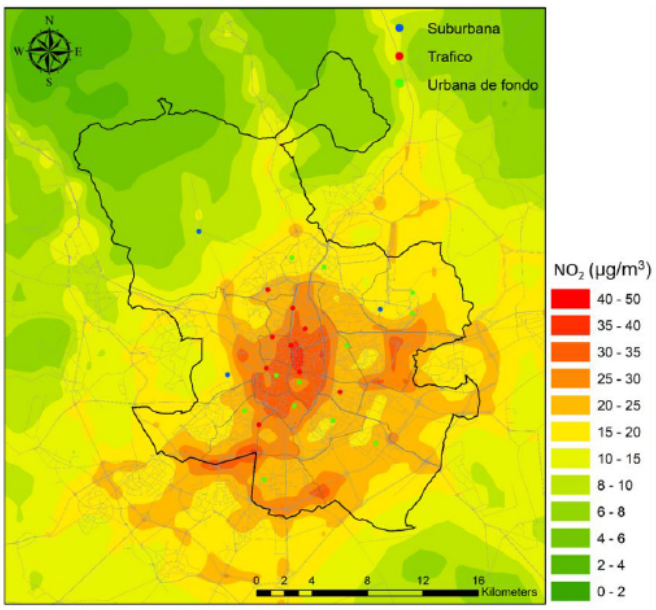

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 128

Dª [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715066 por el que Dª [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento

continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando

una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

rrrrrrrrrrrrrrrrr) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

sssssssssssssssss) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

ttttttttttttttttt) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

uuuuuuuuuuuuuuuuu) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

vvvvvvvvvvvvvvvvv)Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

wwwwwwwwwwwwwwwww) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

xxxxxxxxxxxxxxxxx) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

yyyyyyyyyyyyyyyyy)Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

zzzzzzzzzzzzzzzzz) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *aaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *bbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *ccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *ddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

q) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

r) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los

residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

ww) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

xx) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

yy) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

zz) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

aaa) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

bbb) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta

de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

gg) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

hh) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

ii) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

jj) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES n º 129.2

Dª [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª [redacted]**, al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715115 por el que **Dº** [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: artículo 22.2 de la OMS.

Solicita incluir en el artículo 22.2 de la OMS otro objetivo de las ZBEDEP: "promover y facilitar la movilidad en bicicleta" al entender que la necesidad de desplazamiento de la población debe ser cubierta prioritariamente con medios sostenibles y que es preciso nombrarla específicamente y no a través de ninguna fórmula genérica.

Contestación:

No se considera necesario incluir una mención expresa al fomento del uso de la bicicleta entre los objetivos de la ZBEDEP, por entenderse lógicamente incluida la promoción del uso de este medio de transporte entre los objetivos definidos por los apartados g) y h) del artículo 22.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo:

> *"g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes".

Las bicicletas son, sin duda, vehículos de los menos contaminantes, pero dentro de dicha categoría no es lo mismo el impacto medioambiental de una bicicleta que el de una bicicleta de pedales con pedaleo asistido como consecuencia del empleo de un motor eléctrico y una batería. Por ello se considera conveniente definir el objetivo en términos más generales y omnicomprensivos sin entrar a establecer órdenes de prelación de los vehículos menos contaminantes en función de su menor impacto ambiental.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: artículo 22.3.d) de la OMS.

Se solicita añadir a la redacción del artículo 22.3.d) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, entre las medidas de ordenación permanente del tráfico, la "limitación máxima de 30 km/h sin perjuicio de velocidades menores de acuerdo al carácter de la vía".

Contestación:

Se desestima limitar la velocidad a un máximo de 30 Km/h en todas las vías de la ZBEDEP por estar limitada la velocidad genérica en zona urbana por el Reglamento General de Circulación con límites de 20 km/h en calles de plataforma única, 30 Km/h en calles de un carril por sentido y a 50 Km/h en calles con más de un carril por sentido.

En una ZBEDEP coexisten vías de distinta configuración y con distinto límite máximo de velocidad conforme a lo previsto tanto en el artículo 50 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, como del artículo 17 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación: artículo 24.3.c) de la OMS.

Se solicita modificar el artículo 24.3.c) para incluir como punto primero el siguiente: 1.º Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y los VMP.

Contestación:

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

Porque la redacción del artículo 24.3.a) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, establece la libre circulación por el interior de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

Porque la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, limita la prohibición de acceso y circulación por el interior del espacio delimitado

por el artículo 24.2, que define el perímetro de la ZBEDEP, a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante. Las bicicletas no son vehículos automóviles con clasificación ambiental "A", por lo que no son objeto de prohibición alguna de acceso y circulación por la ZBEDEP.

Porque carece de sentido incluir a las bicicletas entre los vehículos excluidos de la prohibición de acceso y circulación de artículo 24.2.b) relacionados en el artículo 24.3.c), dado que la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, se refiere exclusivamente a determinados vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, una categoría de vehículos motorizados ajena a las bicicletas.

Por tanto las bicicletas no deben incluirse en la redacción de artículo 24 de la OMS, porque su acceso y circulación está expresamente autorizado por el artículo 24.3.a) y porque las bicicletas no se ven afectadas por la prohibición del artículo 24.3.b), en los términos expresamente definidos en la redacción de los citados preceptos de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación: artículo 25.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 25.5 de la OMS un nuevo apartado "i) las bicicletas y otros ciclos y VMP", por entender que no parece muy razonable excluir a las bicicletas en episodios de congestión o alta contaminación cuando en ningún caso son las causantes.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 25 de la OMS no se refiere a ordenaciones temporales por motivos medioambientales, sino a medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Puede resultar necesario prohibir con carácter extraordinario y temporal la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación: artículo 38.4 de la OMS.

Se solicita añadir sustituir el primer párrafo del artículo al artículo 38.4 por el siguiente: "En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Solicita también incluir una cuarta letra con la siguiente redacción: "d) en caso de vía ciclista, señalizar un desvío y protegerlo del tráfico ordinario de modo que no haya diferencia en el grado de seguridad y accesibilidad y no suponga un rodeo reseñable".

Se estima parcialmente:

1) Se estima la modificación del primer párrafo del artículo al artículo 38.4 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, mediante la adición de las palabras "o vía ciclista" en el primer párrafo de la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 38.4 de la OMS que queda redactado en los siguientes términos**:**

> "**Artículo 38.4.** En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Se deja constancia de la modificación en el informe de cambios en el Proyecto normativo y en la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial como consecuencia de las alegaciones formuladas durante la información pública.

2) Se desestima la propuesta de introducir una nueva letra "d)" en el artículo 38.4 de la OMS con el contenido propuesto por la alegación, porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

6ª) Alegación: artículo 38.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 38.5, que establece que "5. Cuando la ocupación implique el corte de calle, será obligatorio señalizar los desvíos alternativos mediante el empleo de la señalización provisional correspondiente, requiriendo, en su caso, la presencia de señalistas", el siguiente párrafo: "Se considerarán los diferentes tipos de vehículos a la hora de aplicar los cortes, teniendo una especial consideración con las bicicletas como vehículo menos invasivo que no precisa, en muchas ocasiones, de la prohibición de otros por sus propias características físicas. En caso de que las bicicletas no pudieran pasar se diseñará un itinerario alternativo que no suponga mayor rodeo, inseguridad o merma de accesibilidad".

Contestación:

Se desestima porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

Esta alegación **no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7ª) Alegación: artículos 47.2 y 47.3 de la OMS.

Se solicita que se exceptúe a las bicicletas de la aplicación de las prohibiciones de estacionamiento de los apartados 2 y 3 del artículo 47 de la OMS, por entender que el redactor

tan solo tiene presente el automóvil y el espacio que ocupa. Sugerimos una redacción más inclusiva con aquellos medios que poco o nada tienen que ver con los coches y que en ningún caso son los causantes de los problemas que la presente ordenanza pretende solucionar.

Contestación:

La regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se recoge en el artículo 48.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regula dónde y bajo qué condiciones pueden estacionar dichos vehículos.

Sin perjuicio de ello, en tanto que vehículos, las bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP están sujetos a las prohibiciones generales de parada y estacionamiento del resto de vehículos reguladas en el artículo 47 de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Resultan de aplicación a las bicicletas los supuestos regulados en las letras:

a) en todos aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente si la señalización existente prohíbe el estacionamiento de bicicletas;

b) para dar cumplimiento a la obligación legal de rotación en el estacionamiento; c) en las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales, embajadas, personas de movilidad reducida y otros usos;

d) en las paradas de autobús sin acera adelantada, para permitir el acceso universal al transporte público colectivo regular de viajeros;

e) por motivos de seguridad, en la zona de seguridad fijada para las dependencias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y frente a las salidas de vehículos de emergencia, debidamente señalizadas;

f) delante de los vados correctamente señalizados, entendiendo por tales tanto los destinados a la entrada y salida de vehículos a través de itinerarios peatonales como los destinados a la supresión de barreras arquitectónicas en los itinerarios peatonales;

g) en los lugares reservados exclusivamente para parada de vehículos; i) en batería, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas sin señal que habilite tal posibilidad de estacionar en batería;

j) en línea, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas cuando el estacionamiento deba efectuarse en batería conforme a la señalización existente;

k) en el arcén, por razones de seguridad vial;

l) en los lugares que vayan a ser ocupados temporalmente para otros usos o actividades, en cuyo caso se deberá señalizar adecuadamente al menos con cuarenta y ocho horas de antelación;

m) el estacionamiento en vía pública para su venta; o) por motivos de seguridad si se prohibiera su estacionamiento con base en el artículo 25 de la OMS.

No resulta de aplicación a las bicicletas los siguientes supuestos que no precisan de exclusión normativa porque su objeto se refiere exclusivamente a determinados tipos de vehículos entre los que no se encuentran las bicicletas, o porque dicha regulación no se aplica a las bicicletas por estar expresamente excepcionadas por otro precepto de la OMS:

h) El apartado h) que se refiere al SER al establecer "h) La prohibición de estacionar en *los lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria sin disponer de la autorización de estacionamiento correspondiente, o superando el tiempo máximo de estacionamiento autorizado en función de la tasa de estacionamiento abonada"*, pero que no resulta de aplicación a las bicicletas porque el artículo 51.1 de la OMS excluye expresamente a los vehículos de dos y tres ruedas de la regulación del estacionamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) por lo que no afecta a las bicicletas.

ll) El apartado ll) que se refiere expresamente a los remolques o semiremolques, por lo que no afecta a las bicicletas.

ñ) El apartado ñ) se refiere a vehículos automóviles CERO emisiones, por lo que no afecta a las bicicletas.

Por todo lo anteriormente expuestos **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza.

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (**MAIN**) para recoger parte de la argumentación expuesta.

8ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Se solicita que en el primer párrafo del artículo 48.1 de la OMS se suprima el término "exclusivamente".

A la vista de la alegación se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que "con carácter excepcional" pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

Por ello, **se estima parcialmente** en la medida en que no se suprime el término "con carácter excepcional", pero sí se determinan las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

> "**Artículo 48.** *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*
>
> 1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:
>
> a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.
>
> b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.
>
> Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:
>
> s) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.
>
> t) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.
>
> u) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC".

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

9ª) Alegación: artículo 48.1.b) de la OMS.

Se solicita sustituir la redacción de artículo 48.1.b) por el siguiente contenido:

"b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos circularán diligentemente, a paso de peatón y manteniendo la distancia de seguridad con los viandantes hasta el lugar de estacionamiento. Si por la densidad peatonal fuera imposible cumplir estas condiciones, harán el desplazamiento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

En ausencia de estacionamientos específicos alrededor (no más de 50m – 30 segundos andando), y a fin de proteger el criterio de proximidad -puerta a puerta- de la movilidad ciclista, el aparcamiento de bicicletas se complementará pudiendo amarrarla en vallas o elementos de mobiliario urbano, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales. Podrán situarse en la acera, anclado o no al mobiliario urbano siempre que se conserve un ancho mínimo de 2m y no ocupen el pavimento tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público".

La propuesta se basa en la necesidad de mantener la ventaja que supone para la persona ciclista el desplazamiento puerta a puerta a través de la facilidad de estacionamiento, como recoge el Manuel de Aparcamientos editado por el IDEA del Ministerio de Industria, que plantea que el estacionamiento debe estar a un radio de 50 metros (30 segundo andando).

La persona alegante considera una obviedad el escaso número de aparcabicicletas con relación al número de lugares y destino de desplazamientos, por lo que sería un auténtico despropósito prohibir el amarre de las bicicletas en el mobiliario urbano.

Para el fomento de la movilidad en bicicleta, es importante complementar los aparcamientos específicos con el uso del mobiliario urbano modificando incluso éste mediante diseños adecuados. Limitar el anclaje de las bicicletas a los pocos aparcabicis existentes, uno por cada tres kilómetros de vías públicas de la ciudad de Madrid y regular la retirada de la bicicleta por el amarre al mobiliario urbano como establece el artículo 89 del presente proyecto de modificación, es un ataque claro al uso de la bicicleta.

Sobre la obligación de bajarse de la bicicleta para llegar al aparcamiento, no parece muy razonable que un vehículo con una masa de 15 kilos aprox. esté obligado a ello y otros con masas mucho mayores como motos, ciclomotores, no, sabiendo que es práctica habitual en el desarrollo ciclista, las zonas de convivencia peatón-bici bajo unas claras condiciones de seguridad a favor del primero.

Contestación:

Se estima parcialmente:

a) **Se estima parcialmente** la alegación relativa a autorización de estacionamiento en aceras cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros y se

cumplan las condiciones establecidas en la nueva redacción dada al artículo 48.1 de la OMS en los términos estimados en la contestación a la alegación anterior.

b) **Se desestima la alegación relativa a la propuesta de que las personas ciclistas puedan circular en bicicleta por la acera con precaución por la acera hasta el lugar de estacionamiento** se desestima para evitar atropellos y otros problemas de seguridad vial en las aceras y para asegurar la accesibilidad universal.

Estimar la pretensión de las personas ciclistas supondría mantener la situación actual en la que numerosos ciudadanos denuncian situaciones de riesgo de seguridad vial, accidentes, atropellos que afectan a la seguridad de las personas, a su integridad física y a la garantía de la accesibilidad universal del espacio público.

La protección de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida exige que ningún vehículo circule por las aceras y zonas estanciales destinadas a los peatones.

Por tanto, resulta necesario para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial, la integridad física de los peatones y muy especialmente la garantía de los derechos de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida, que las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP deban apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transiten en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento, en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.1.b) de la OMS.

A mayor abundamiento se recuerda que el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre prohíbe expresamente la circulación de toda clase de vehículos por las aceras y demás zonas peatonales.

En lo referente al argumento expuesto en la alegación sobre las motos, debe recordarse que la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.d) de la OMS solo permite el uso de la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, y que si no se obliga a desmontar de la moto es como consecuencia de elevado peso de las motos y la consecuente necesidad de avanzar por la acera con la única fuerza de las piernas desde el asiento de la moto, debiendo mantener la seguridad vial, la accesibilidad universal y la prioridad del tránsito peatonal:

> "Artículo 48.2.c) Proyecto normativo.
> El acceso de estos vehículos a la acera solo podrá llevarse a cabo para estacionar conforme a las reglas establecidas en el artículo 48.2, pudiendo únicamente emplear la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, debiendo acceder con la diligencia debida para respetar la seguridad vial, la accesibilidad y la prioridad de tránsito de los peatones".

La OMS no autoriza a las motos a circular por las aceras, de hecho lo prohíbe expresamente en el artículo 138.2 de la OMS en aplicación del artículo 121.5 del RGC, simplemente les permite

emplear el motor para salvar el desnivel de la acera, permitiéndoles tan solo andar con el vehículo sin desmontar de la moto, porque esa posición les permite caminar con mayores condiciones de seguridad vial tanto para la persona que conduce la moto como para el resto de personas que transitan por la acera.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza pero sí de la MAIN para recoger la argumentación expuesta.**

10ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Asimismo se solicita que se añada al artículo 48.1 el siguiente párrafo: Las planificaciones urbanísticas de calles nuevas o de remodelaciones de calles tendrán en cuenta los aparcabicis como una parte más del equipamiento y proyectará su instalación al igual que se proyecta la de bancos o papeleras.

Contestación:

Se desestima porque no es objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible regular cuestiones de planificación urbanística. El objeto de la OMS se regula en su artículo 1.

Por otro lado se recuerda que la instalación de anclajes para el estacionamiento de bicicletas no precisa de una ordenanza municipal, sino que se trata de acciones administrativas de gestión de la movilidad sujetas a disponibilidad presupuestaria.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

11ª) Alegación: artículo 72 de la OMS.

Solicita que se añada al título del artículo 72 el término “bicicletas”. Queda, por tanto: At. 72 Reservas para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y vehículos de movilidad personal.

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el** título del artículo **72 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que queda redactado en los siguientes términos:

> “Artículo 72. Reservas para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y vehículos de movilidad personal”.

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

12ª) Alegación: artículo 75 de la OMS.

Solicita añadir al primer párrafo del artículo 75 el término "bicicletas". Queda, por tanto: Art. 75 En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el primer párrafo del artículo 75 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término "bicicletas", que queda redactado en los siguientes términos:

> "Artículo 75. Disposiciones técnicas.
>
> En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación: (…)".

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

13ª) Alegación: artículo 87.1.b) de la OMS.

Solicita que el artículo 87.b) quede redactado en los siguientes términos: "Se instalarán elementos de segregación **y protección** respecto de otros espacios de aparcamiento".

La segregación de un espacio puede hacerse a través de elementos como pintura. La protección consistiría en evitar físicamente que ningún otro vehículo pueda invadir el espacio reservado.

Contestación:

La alegación se entiende referida a la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto del artículo 87.1.b) de la OMS.

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

1º) El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público.

2º) La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al estacionamiento de otros vehículos.

3º) El Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

14ª) Alegación: artículo 124.4 de la OMS.

Solicita que se añada a la propuesta de redacción de artículo 124.4 de la OMS recogida por el Proyecto, el siguiente párrafo: "Los aparcamientos para bicicletas se situarán lo más cercanamente posible a las entradas principales y a la vía ciclista que hubiera. Si el aparcamiento diera servicio a una estación de transporte público, se situará lo más próximo a ésta".

Contestación:

Se desestima la alegación porque, si bien el criterio propuesto es habitualmente empelado por el Ayuntamiento de Madrid en el diseño de los aparcamientos rotacionales municipales en régimen disuasorio, no siempre es posible atender a dicha consideración por cuestiones de accesibilidad o de diseño de la vía pública.

Por otro lado, la propuesta supone un nivel de detalle que entraría en cuestiones de diseño de la vía pública, que no son objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible sino de otras normas municipales.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

15ª) Alegación: artículo 138.2 OMS.

Solicita que se suprima el apartado 2 del artículo 138 que prohíbe la circulación y el estacionamiento de motocicletas, ciclomotores, bicicletas y VMP en las calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón.

En un contexto de promoción de una movilidad sostenible, la movilidad ciclista no puede tener la misma restricción que la movilidad en moto. Las rutas directas, exentas de rodeo, y con una mínima pendiente son factores a tener en cuenta para trazar los itinerarios ciclistas. Dado el contexto urbano es muy posible que estos itinerarios coincidan con calles "peatonalizadas". En ningún caso la solución debe pasar por la prohibición sino por una regulación compatible. La movilidad activa es compatible en sus diferentes modalidades. Tan solo es necesario seguir las pautas que establecen la práctica totalidad de los planes directores ciclistas, incluso el de Madrid, en cuanto a la solución a aplicar según el número de peatones por metro de sección y hora. Asimismo, la regulación puede ser variable según el tramo horario en cuestión. Es decir, una intensa afluencia de peatones, coincidentes con un evento puntual o un horario de especial afluencia comercial, podría hacer variar la permeabilidad ciclista y que ésta se desarrolle con el ciclista bajado de la bici.

Sobre el estacionamiento, debemos saber que el flujo peatonal no se produce en la totalidad de la acera, máxime cuando ésta no guarda la necesaria uniformidad y contiene zonas fuera del tránsito peatonal: entre alcorques, orejetas, etc. Estos puntos pueden ser aptos para un estacionamiento de bicicletas ya que la acera ofrece una protección con respecto al tráfico motorizado. Por otro lado, todos sabemos que NO son las bicicletas quienes causan problemas a los caminantes, sino las motos y muchos coches que invaden el espacio peatonal.

Contestación:

Se desestima la alegación referente a la prohibición de circulación de bicicletas por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque, como debe recordarse, la circulación de bicicletas, motos y VMP se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Se desestima la alegación referente a la prohibición de estacionamiento de bicicletas en las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque dicha prohibición constituye uno de los elementos esenciales de esa especial protección para el peatón objeto de declaración, sin la cual carecería de sentido dicha declaración.

La declaración de especial protección para el peatón de aceras, calles y zonas estanciales debe implicar la prohibición de estacionamiento de vehículos tanto por razones de seguridad vial como por razones de seguridad de las personas, al objeto de garantizar la seguridad vial, la seguridad de la integridad física de las personas, la accesibilidad universal del espacio público y la protección de patrimonio histórico y del patrimonio de las Administraciones Públicas en aquellas aceras, calles y zonas en las que por la especial intensidad del tránsito peatonal por su especial significación socio cultural y comercial, por su relevancia en los itinerarios peatonales o la habitualidad de la concentración elevada de ciudadanos, por la necesidad de garantizar la seguridad vial en los mismos, o por su valor histórico se declaren de especial protección para el peatón.

Se recuerda en este sentido que en la contestación de varias alegaciones formuladas durante la información pública, tomando en consideración razones de técnica normativa, se ha estimado dar una nueva redacción a la propuesta de artículo 48.1 de la OMS, que determina las condiciones en las que podrá estacionarse una bicicleta en la acera fuera de las reservas específicas para estos vehículos, y que expresamente condiciona la posibilidad de dicho estacionamiento a que no se trate de una acera declarada de especial protección para el peatón.

Dado que la redacción propuesta se refiere exclusivamente a la posibilidad de estacionar en las aceras, en las calles peatonales, zonas estanciales y espacio declarados de especial protección para el peatón está absolutamente prohibido el estacionamiento de motos y ciclomotores de

dos y tres ruedas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos y de los VMP.

Por todo lo anterior, se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza. Se modifica la MAIN** para incluir los argumentos expuestos en la contestación de esta alegación.

16ª) Alegación: artículo 167.1 OMS.

Solicita que el artículo 167.1 quede redactado en los siguientes términos: "Quienes utilicen la bicicleta **seguirán** las normas de circulación adoptando las medidas necesarias para garantizar **su propia seguridad**, la convivencia con el resto de vehículos y con los peatones en condiciones de seguridad vial".

Contestación:

Se desestima porque se considera más adecuada técnicamente la expresión "deberán cumplir las normas de circulación" que la expresión "seguirán las normas de circulación" propuesta por la alegación. Asimismo se considera innecesario hacer referencia a la garantía de su propia seguridad por encontrarse incluida en las obligaciones generales de circulación recogidas en la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, por lo que resulta innecesaria su inclusión.

En este sentido se recuerda que el primer párrafo del artículo 10.2 del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) establece que:

> *"Artículo 10 de la LTSV. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.*
>
> *2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía".*

17ª) Alegación: artículo 167.2 OMS.

Solicita la supresión de artículo 167.2 que regula la obligación de que las personas menores de dieciocho años protejan su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

El casco obligatorio no es como el cinturón de seguridad obligatorio: los sistemas de retención salvan vidas y no desincentivan el uso del coche. Hay que basarse en la evidencia científica a la hora de tomar decisiones políticas y en España los colectivos ciclistas son unánimes, como lo son los países de nuestro entorno y los que tiene un gran uso de la bicicleta: si queremos calles y carreteras más seguras, debemos promover el uso de la bicicleta e invertir en infraestructura ciclista segura y de calidad.

La probabilidad de sufrir una colisión en bicicleta se reduce en aquellos lugares donde más se usa. De ahí que las mejores políticas para proteger al ciclista sean las que promueven el uso de

la bicicleta. A esta evidencia científica se la conoce como "seguridad en números": a más ciclistas, más seguridad. Es decir, la obligación del uso del casco reduce el número de bicicletas por las calles, reduciéndose así su seguridad ya que el resto de conductores de coches, motos, camiones, autobuses, etc. comprueban una menor presencia de ciclistas y por tanto disminuyen su atención ante ellas. Al mismo tiempo, quien no usa la bicicleta, en un porcentaje muy elevado vuelve al uso del coche incrementando el riesgo de atropello.

El que un ayuntamiento pueda variar una norma estatal, establece un mal precedente. En este sentido, un hipotético cambio en las condiciones del casco puede traer consecuencias nefastas para la bicicleta en el potencial uso metropolitano y el desarrollo de la intermodalidad, ya que cada municipio puede cambiar a través de su ordenanza de movilidad las circunstancias de uso del mismo.

Contestación:

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que "reglamentariamente se fijen excepciones" a lo previsto en dicho apartado":

> ***Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.***
>
> *(…)*
>
> *El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.*
>
> *Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado".*

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

> ***"Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.***
> *(…)*
>
> *Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.*
>
> *Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

*"**Artículo 7 dela LTSV. Competencias de los municipios.***

Corresponde a los municipios:
b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

*"**Artículo 39 de la LCREM.** Ordenación local del tráfico.*

1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el
de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

cc) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
dd) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

eee) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid

desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

fff) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

ggg) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

hhh) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deben legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial;

Por los motivos expuestos **se desestima** la alegación.

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública**, se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 del Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:

"**Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:**

2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 *in fine* de la LTSV y 39.1 de la LCREM."

Por último se recuerda que es obligación de los Poderes Públicos regular las condiciones que promuevan la seguridad vial en el uso de las vías y espacios públicos, que dicha obligación es más intensa en relación con las personas menores de edad y que la circulación en condiciones de seguridad mediante la exigencia del uso obligatorio de los 16 a los 18 años se considera un elemento esencial tanto para garantizar la integridad física de las personas menores de edad que se desplacen en bicicleta o en VMP como para su educación vial.

Al contrario de lo que plantea la alegación la mejora de la seguridad vial incrementará el uso de la bicicleta y podrá hacer que el incremento del número de ciclistas mejore a su vez las condiciones generales de seguridad vial de los ciclistas. Por tanto, la exigencia del uso del casco constituye una medida fundamental de seguridad vial y, por ende, una medida de fomento del uso de la bicicleta en la movilidad urbana.

Se modifica la MAIN para incluir la argumentación expresada en la contestación a esta alegación.

18ª) Alegación: artículo 167.3 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 167.3: "Las bicicletas circularán por la calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Al circular por la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril que estén utilizando en ese momento **(posición primaria), sin perjuicio de adoptar una posición lateral (posición secundaria) en carriles o calles "extraanchos" siempre que se asegure una distancia lateral de seguridad de no menos de 1,5m. con el vehículo que quiera adelantar**. Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otros ciclistas y demás personas usuarias de la vía por su anchura o estructura".

Dada la gran variedad de calles y carriles de las ciudades, el obligar sin más a que un ciclista ocupe la parte central del carril o una calle, le expone al riesgo de que pueda ser adelantado por vehículos sin conservar la distancia lateral de seguridad en calles o carriles "extraanchos" (a partir de 4,5m).

Contestación:

Se desestima por los siguientes motivos:

Se considera que la circulación en la posición central es la que mayor seguridad ofrece a las personas que circulan en bicicletas, motocicletas y VMP, porque obliga a los vehículos que quieran adelantarles a hacerlo a través del carril contiguo, sin invadir el carril por el que circula la bicicleta, y porque permite una mayor maniobrabilidad en caso de que un vehículo estacionado en la acera abriera una puerta o se produjera el acceso a la calzada de un peatón.

La redacción propuesta por la alegación introduce un elemento de complejidad para el ciclista en relación al ancho de la vía ("carriles extraanchos") que se considera inadecuada porque podría inducir a error a las personas usuarias de bicicletas, dado que la circulación de bicicletas y VMP por los carriles bus está sujeta a las limitaciones del artículo 167.6.

Por último se señala que el artículo 167.3 permite lógicamente al ciclista adaptar su circulación dentro de carril para adaptarse a las condiciones de circulación y de la vía, por ejemplo para esquivar una rugosidad del firme o abrir su posición para llevar a cabo un giro.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

19ª) Alegación: artículo 167.6 OMS.

Solicita sustituir la propuesta de artículo 167.6 de la OMS del Proyecto inicial por la siguiente redacción: "6. En caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas pueden hacer uso de los mismos siempre que no haya un carril específico para ellas. Si se tratase de un carril bus, las bicicletas pueden hacer uso del carril reservado, sin perjuicio de poder emplear cualquier otro. La circulación de las bicicletas por el carril bus se realizará lo más próximo posible a la derecha siempre guardando la distancia de seguridad lateral con el bordillo o con los vehículos aparcados (efecto dooring), En la maniobra de adelantamiento, el autobús empleará el espacio de calzada necesario para asegurar la suficiente distancia de seguridad lateral con la bicicleta".

Contestación:

El Proyecto inicial mantiene íntegro el contenido normativo de la regulación del vigente artículo 167.6 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS), dado que tan solo ha modificado, por razones de técnica normativa, la expresión numérica en letras de la sección mínima de los carriles bus en los que las bicicletas pueden circular si la señalización lo autorizara.

Se desestima por los siguientes motivos:

1º) De conformidad con lo previsto en el artículo 143.2.1º) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS) de 5 de octubre de 2018, los carriles bus están exclusivamente reservados para la circulación y parada de los autobuses del transporte público colectivo urbano de viajeros regular de uso general (en delante, TPCURUG), quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

2º) La libre y generalizada circulación de bicicletas por los carriles reservados a los autobuses no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado. La promoción del uso de la bicicleta no

puede llevarse a cabo trasladando la movilidad ciclista a los carriles reservados a los autobuses del TPCURUG.

3º) El vigente artículo 176.6 de la OMS, cuyo contenido normativo se mantiene por el Proyecto normativo inicial, limita la posibilidad de autorizar mediante señalización la circulación de bicicletas a aquellos carriles reservados para la circulación de autobuses cuya sección de calzada disponga de al menos cuatro metros y medio. Se trata de una disposición técnica dirigida a los servicios técnicos municipales competentes en materia de planificación de la movilidad, no a los ciclistas que solo podrán circular por carril bus si expresamente les autoriza la señalización instalada. Por tanto, las bicicletas solo podrán circular por aquellos carriles bus cuya señalización así lo permita expresamente, carriles que deberán disponer de una sección de al menos 4,5 metros.

4º) En lo relativo a la circulación de ciclistas por aquellos carriles bus expresamente autorizados por la señalización, se considera necesario mantener la circulación lo más próxima a la izquierda de carril bus para evitar accidentes como consecuencia de la invasión de la calzada por peatones o la apertura de puertas de los coches estacionados, pudiendo así disponer las personas ciclistas de la seguridad que supone la línea continua delimitadora del carril bus que se situaría a su izquierda y la distancia respecto a los posibles vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la calzada.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

20ª) Alegación: artículo 167.9 OMS.

Solicita suprimir el artículo 167.9 que prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

No hay legislación nacional que prohíba la circulación por túneles y no hay datos de siniestralidad que lo acredite. Los túneles y los pasos inferiores y elevados pueden suponer grandes ventajas en los desplazamientos en bici ya que acortan la distancias y salvan desniveles que de otro modo serían disuasorios para la bicicleta. Prohibir el acceso de las bicicletas sin más, es un ataque directo a la movilidad ciclista y provoca un alejamiento de los distintos barrios de la ciudad.

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

> *"8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid".*

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la

circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

> *"9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación".*

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se excepciona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

> *"1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine".*

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

> *"Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección"*.

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

> *"4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante".*

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

> *"3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.*
>
> *Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana".*

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el

desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello**, se estima la alegación**, **se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

> *"Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.*
>
> *Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:*
>
> *ff) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*
> *gg) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones".*

21ª) Alegación: artículo 169.1 OMS.

Solicita que se añada el siguiente párrafo al artículo 169.1 de la OMS: Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos.

La naturaleza no motorizada de la bicicleta obliga a que debamos asegurar trayectos eficientes y eficaces. El uso bidireccional de las calles para la bici, al margen del sentido que puedan tener coches o motos, es un requisito para una buena promoción de la bicicleta.

Contestación:

La promoción del uso de la bicicleta no puede hacerse mediante la autorización de la circulación a contrasentido que genera riesgos de seguridad vial tanto para la propia persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía pública.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación. La circulación a contrasentido en las calles 20 y 30 supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalizado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización.

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de vehículos especialmente ligeros y manejables, pero decaen ante la evidencia del riesgo de seguridad vial que supone la circulación en sentido contrario al de la marcha, que introduce un factor de riesgo relevante de seguridad vial tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas, que pueden ser especialmente graves en caso de calles 20 de plataforma única conforme a lo previsto en el artículo 50.1.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Por idénticos motivos de seguridad vial se considera inadecuada la autorización de la circulación a contrasentido de bicicletas en las calles 30.

No puede admitirse la circulación de bicicletas a contrasentido para satisfacer la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

22ª) Alegación: artículo 169.2 OMS.

Solicita suprimir la referencia a los “paseos pavimentados” por el término “caminos”, dando la siguiente redacción al primer párrafo del artículo 169.2 de la OMS: En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los **caminos** de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

El término paseo pavimentado es confuso ya que aunque el asfalto u hormigón puede ser el tipo de pavimento más reconocible también es pavimento el formado por tierra compactada. Todos ellos cumplen la función de un pavimento: uniformidad, resistencia de arrastre y drenaje. Para evitar interpretaciones erróneas casi mejor fijarnos en el carácter comunicativo de la vía como hace el artículo 169.3.

Contestación:

La redacción del vigente artículo 169.5 de la OMS, conservada en la propuesta del artículo 169.2 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial limita la circulación de bicicletas en parques y jardines urbanos para garantizar la seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente del parque, que solo podrán encontrarse con bicicletas y VMP en los paseos

pavimentados, no en los paseos de tierra compactada que deben reservarse a los peatones para su protección y la del patrimonio verde de los parques y jardines urbanos.

Por tanto, **s**e desestima la alegación por motivos de seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente en los caminos de tierra compactada de los parques y jardines urbanos y por razones medioambientales para promover la protección de su patrimonio verde de los mismos frente a las consecuencias de la circulación de vehículos como bicicletas, VMP y el resto de vehículos autorizados para acceder a cada respectivo parque o jardín urbano, dado que cada parque y jardín debe ordenarse mediante la señalización oportuna para proteger su patrimonio verde y, en su caso, su valor histórico en el caso de parques históricos como El Retiro sujeto a especial protección en tanto que Bien de Interés Cultural.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

23ª) Alegación: artículo 169.5 OMS.

Solicita suprimir el artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, que prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos.

La denominación de la M-30 como “Calle 30” es contradictoria con el carácter actual de la vía. Son muchos los estudios y proyectos que proponen una reforma de este gran eje como vía urbana dotada de transporte público, paseos peatonales, carriles bici, servicios, incremento de la vegetación, etc. De hecho hay una parte de esta “autopista” que ya es vía urbana como la correspondiente a la avenida de la Ilustración. Entendemos que es un exceso la prohibición generalizada de la bicicleta en el conjunto de la vía, aunque entenderíamos las prohibiciones dentro de los tramos que tienen consideración y son autopistas.

Contestación:

La redacción del artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo aplica en el ámbito de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid la prohibición de circulación de bicicletas por autopistas y autovías regulada en el artículo 20.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) y en el artículo 38.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

De la misma manera que no puede circular por la M-30, porque tiene la configuración de autovía, tampoco pueden circular por sus accesos porque se trata de vías unidireccionales que confluyen en la autovía, de forma que un vehículo que accediera a dicha vía de acceso tendría que quedarse en el arcén de la vía hasta que fuera retirada por una grúa, lo que supondría un riesgo de seguridad vial tanto para la persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía y que podría ocasionar problemas circulatorios.

Si la persona ciclista circulara en contra del sentido de circulación de carril de acceso a la M-30 cometería una infracción muy grave por circular en contra sentido y por generar un grave riesgo de seguridad vial resto de personas usuarias de la vía.

Debe precisarse que la redacción del artículo 169.5 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo no impediría circular a las bicicletas por las vías laterales de la Avenida de la Ilustración en mayores condiciones de seguridad vial que en la parte central de la vía que tiene un límite de velocidad superior ni impediría los movimientos circulatorios perpendiculares mediante los oportunos giros semaforizados hacia las vías urbanas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza. Se modifica la MAIN para recoger parte de la argumentación expuesta en la contestación a esta alegación.**

24ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita añadir al artículo 171 un nuevo apartado 4 con la siguiente redacción: "4. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto. En particular, en aquellos cruces semaforizados en los que exista paso de peatones, los ciclistas respetarán en todo momento la prioridad peatonal".

Es práctica habitual en todas las ciudades con un mayor desarrollo ciclista, una ordenación de los cruces particular para las bicicletas. No olvidemos que en origen los semáforos fueron creados pensando en el tráfico de coches y no en el tránsito peatonal o ciclista. Poder hacer un giro o proseguir recto, otorga al ciclista una ventaja al respecto del tráfico de motor reforzando su visibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en el trayecto. Además, el uso de una señal para autorizar este movimiento en lugar de añadir un foco más al semáforo, permite conseguir el mismo objetivo, pero de forma más rápida y barata. Es desolador comprobar cómo se reduce la funcionalidad ciclista con respecto a la ordenanza de 2018, cuando debería ser al contrario.

Contestación:

El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las

circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda -vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas crean que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

25ª) Alegación: artículo 171.3 OMS.

Solicita añadir al artículo 171.3 de la OMS, que regula la posibilidad de las bicicletas de hacer uso de las líneas de detención adelantada señalizada horizontalmente en los cruces

semafóricos, el siguiente párrafo: "Para asegurar la máxima visibilidad y en caso de no existir adelantabicis, las bicicletas podrán rebasar la línea de detención semafórica y situarse por delante del paso de peatones. Esta maniobra se realizará extremando las precauciones y siempre contando con que la prioridad es del peatón".

No todos los semáforos disponen de adelantabicis por lo que el grado de visibilidad del ciclista varía uno de otros. Para asegurar la visibilidad en todos es preciso que el ciclista pueda adoptar una posición que asegure su visibilidad frente al resto del tráfico.

Contestación:

Se desestima por razones de seguridad vial. La bicicleta es un vehículo y como tal no debe atravesar el paso de peatones para situarse en una posición adelantada al otro lado de paso de cebra respecto a los vehículos porque:

aaa) la ordenación del tráfico regulada por el semáforo vincula a todos los vehículos que circulan por el carril semaforizado, tanto a los automóviles como a las bicicletas, motos, VMP y el resto de vehículos;

bbb) supondría atravesar y traspasar la línea de detención semafórica;

ccc) supondría un riesgo para la seguridad vial de las personas que atraviesan peatonalmente el paso de peatones;

ddd) podría suponer un riesgo para las personas ciclistas que llevaran a cabo tal movimiento, porque podrían verse sorprendidos por un vehículo que circula correctamente en el sentido de su marcha, autorizado por un semáforo en vede situado en una posición perpendicular a la del semáforo en rojo que la bicicleta ha sobrepasado;

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

26ª) Alegación: artículo 165 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 165 de la OMS: "Art. 165. Líneas de detención adelantada.
1. Para favorecer la circulación y la seguridad de las bicicletas y VMP, se implantarán líneas de detención adelantada para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos. Estas líneas de detención afectarán igualmente al carril bus
2. Las líneas a las que se refiere el apartado anterior podrán utilizarse también por motocicletas y vehículos asimilados sin emisiones, en las mismas condiciones que las establecidas para las bicicletas".

Las ventajas de los avanza para las bicicletas son conocidas: mayor visibilidad, menor estrés, menor exposición a gases contaminantes, ligera ventaja en la iniciación de la marcha, etc. Al ser, como hasta ahora, un espacio compartido con motos hace que las ventajas disminuyan considerablemente. Es más, la exposición a gases se mantiene y la intensidad al ruido se eleva.

Creemos que un vehículo motorizado, tiene una capacidad de arranque suficientemente elevada como para no precisar este espacio y su presencia es más que evidente por el ruido de sus motores. Desincentivar el uso de vehículos motorizados es clave para promover los modos de movilidad activa, reducir los niveles de contaminación y crear condiciones más seguras para toda la población y esto pasa necesariamente por no otorgar privilegios.

Los autobuses son también, y en su gran mayoría, vehículos contaminantes y pesados por lo que de compartir este espacio restan visibilidad a la bicicleta, reducen su seguridad y dificultan el giro a la derecha. Recordamos el artículo 64 del Reglamento General de Circulación en lo que se refiere a la prioridad de las bicicletas con respecto a los vehículos a motor. Dicha prioridad debe facilitarse y anticiparse.

En todo caso, estos espacios podrían compartirse con vehículos sin emisiones, sin ruido y que no resten visibilidad al ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 165 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

kk) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
ll) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Sin perjuicio de ello se le informa que la regulación de artículo 165 de la OMS responde a razones de seguridad vial aplicables tanto a las bicicletas como a las motos y VMP y que debe mantenerse la prioridad del TPCURUG, reiterándose lo expresado previamente respecto de los carriles bus en contestaciones previas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

27ª) Alegación: artículo 172.2 OMS.

Solicita suprimir el artículo 172.2.a) de la OMS, que establece la obligación del uso de casco homologado o certificado por la persona que conduce el vehículo durante su conducción que se lleve a cabo para el desarrollo de una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas.

El uso del caso debe ser recomendado y no obligatorio. En el caso de ciclistas profesionales que desarrollan una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas, parece más razonable asimilarlo a la excepción que establece el propio Reglamento General de Circulación (Art. 118) sobre el uso del casco de los ciclistas profesionales ya sea durante los entrenamientos o en competición. En estos casos se regirán por sus propias normas.

Contestación:

El artículo 172.2 de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo, se aprobaría en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

aa) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
bb) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

aaa) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

La exigencia del casco de hecho debe constituir una condición de seguridad en el trabajo que debe asegurar el empleador para garantizar su salud y seguridad laboral.

bbb) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública y a la razón imperiosa de interés general de protección de los derechos de los trabajadores, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica de transporte urbano de mercancías (DUM) y actividades turísticas respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial y están expuestos a una mayor probabilidad de sufrir un accidentes. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

ccc) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

ddd) **Proporcionalidad:** el supuesto de exigencia del uso del casco de artículo 172.2 de la OMS se limita exclusivamente a las personas que hacen un uso intensivo de las vías públicas municipales para llevar a cabo una actividad económica de transporte de mercancías urbanas o al transporte de personas distintas de la persona que la conduce por estar más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial.

La circulación de los ciclistas que llevan a cabo distribución de mercancía que llevan a cabo una intensa circulación en situaciones de un intenso y cambiante tráfico urbano no pude equipararse a la circulación por vías interurbanas de los ciclistas federados que entrenan y compiten profesionalmente en carreras de velocidad o resistencia regulada en el artículo 118 del RGC.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

28ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita a la definición de zona peatonal del Anexo III el siguiente párrafo: "Quedan excluidas las bicicletas que podrán hacer uso de este espacio guardando las debidas condiciones de seguridad y prioridad de los peatones, salvo prohibición expresa señalizada".

O alternativamente sustituir la definición por el siguiente párrafo sacado del manual de Infraestructura Ciclista del Ayuntamiento de Madrid: "Zona Peatonal Autorizada (ZPA): espacios peatonales donde se autoriza excepcionalmente la circulación de bicicletas" y modificar el conjunto del articulado en sustitución de Zona Peatonal.

Contestación:

Se desestima porque la definición recogida en el Proyecto normativo reproduce la definición contenida en el Punto 59 del "Anexo I. Conceptos básicos" del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

29ª) Alegación: artículo 177.2.a) OMS.

Solicita sustituir que establece la obligación de circular por el centro del carril por la siguiente redacción: "Su circulación se hará por la parte central del carril sin perjuicio de adoptar una posición secundaria (lateral) en carriles o calles extraanchas (más de 4,50 m.)".

Contestación:

Se desestima por los motivos previamente expuestos:

Se considera que la circulación por la parte central del carril es la que mayor protección a la persona ciclista porque obliga a cualquier otro vehículo que quiera adelantarla a hacerlo a través del carril contiguo y porque permite ofrecerle mayor espacio de maniobrabilidad en caso de invasión de un peatón o un bien u obstáculo en la calzada o la apertura de la puerta de un vehículo estacionado en la banda de estacionamiento.

Es una obligación de diligencia, por lo que la persona ciclista puede adaptar su circulación a las condiciones de la vía, situándose en otra parte de carril en función de las circunstancias del tráfico y de las condiciones de la vía, puede esquivar un bache o adaptar suposición para girar en una calle transversal.

Se dan por reproducidas las consideraciones expresadas previamente respecto de los carriles "extraanchos" y los carriles bus.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

30ª) Alegación: artículo 235.1.j) OMS.

Solicita suprimir la referencia a las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP de la propuesta de redacción de artículo 235.j) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Volvemos a incurrir en el error de equiparar un medio no motorizado como las bicicletas a las motos o coches. Sin que pongamos en cuestión el apercibimiento por el incumplimiento de alguna de las normas, la inmovilización de una bicicleta es claramente excesiva. Y más si se trata de circulación de bicicletas en carriles bici.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 235.1.j) de la OMS, en lugar de al artículo 235.j), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Es preciso señalar que la inmovilización es una medida provisional, no una sanción de tráfico.

Se estima parcialmente la alegación porque el artículo 104.1.c) in fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que:

> *"Artículo 104 de la LTSV. Inmovilización del vehículo.*

1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando:

c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas".

Por tanto, debe suprimirse la referencia a la inmovilización de bicicletas, no así de los VMP que no están sujetos a la excepción reconocida a las bicicletas y que estarían obligados al uso de casco en aquellos supuestos que se establezcan reglamentariamente en el RGC o en la OMS.

Por ello se estima la alegación en lo relativo a las bicicletas y se desestima respecto de los VMP, de forma que el artículo 235.1.j) de la OMS, propuesto por el Proyecto normativo, quedaría redactado en los siguientes términos:

"Apartado j) del artículo 235 de la OMS:

"j) Cuando quien conduzca y/o, en su caso, quien le acompañe en motocicletas, ciclomotores, vehículos especiales a que se refiere la legislación sobre tráfico y los VMP en los que así se requiera, circulen sin casco homologado o certificado, hasta que subsane la deficiencia."

31ª) Alegación: artículo 236.2.k) OMS.

Solicita sustituir la redacción de artículo 236.k) por la siguiente: "k) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP estacionados en la acera impidan o dificulten la realización por los servicios municipales de las tareas de mantenimiento o reparación de tales elementos, siempre que no puedan moverse de un lugar a otro donde no molesten". Para conservar el criterio de proximidad en el estacionamiento de bicicletas, es preciso complementar los aparcabicis como la posibilidad de amarre en el mobiliario urbano. Solo cuando una bicicleta impida labores de mantenimiento y reparación o dificulte gravemente el tránsito peatonal, podrá ser retirada (por su seguridad ya que habría que cortar el dispositivo que la amarra) siempre que sea imposible desplazarla a otro lugar conservando el amarre. Las bicicletas con sistema de autobloqueo sencillamente se desplazarán a otro lugar que no moleste

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.k) de la OMS, en lugar de al artículo 236.k), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.k) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada e vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las

bicicletas al establecer que: *"Siempre que…., cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público"*.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.k) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

32ª) Alegación: artículo 236.2.l) OMS.

Solicita añadir al artículo 236.l el siguiente contenido: "siempre que no pueda desplazarse a otro lugar conservando el amarre. En caso de ser una bicicleta con sistema de autobloqueo, bastará desplazarla hasta otro lugar".

El bajo peso de las bicicletas permite ser desplazadas a otro lugar que no moleste. Es un despropósito retirar las bicicletas y llevarlas a un depósito cuando la solución es mucho más sencilla, a no ser que haya una intención de acoso hacia la movilidad ciclista.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.l) de la OMS, en lugar de al artículo 236.l, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.l) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada de vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones…".

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.l) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

33ª) Alegación: artículo 237.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 237.1 de la OMS una nueva letra r) con el siguiente tenor literal: "r) Cuando impida o dificulte el acceso de las bicicletas a una instalación de aparcabicis".

Es obvio tener que asegurar el acceso a los aparcabicicletas si queremos asegurar cierta calidad en la movilidad ciclista.

Contestación:

El artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) habilita la retirada y depósito del vehículo: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público".

Por su parte el artículo 105.1.h) de la LTSV habilita legalmente la retirada de vehículos *"h) cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación"*.

El estacionamiento de vehículos que impidan estacionar o sacar bicicletas y VMP de los anclajes instalados en las reservas municipales causa una grave perturbación a los vehículos que no pueden estacionar ni ser extraídos de los anclajes para su circulación en términos del artículo 105.1.a) de la LTSV, obstaculizando y dificultando asimismo la circulación en términos del artículo 105.1.h) de la LTSV.

Al objeto de garantizar el acceso efectivo de las bicicletas y VMP a las horquillas aparcabicicletas municipales situados en el espacio público municipal, es decir, de garantizar la eficacia de las reservas de estacionamiento, **se estima la alegación** y se procede, en aplicación de los apartados a) y h) del artículo 105.1 del del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, a introducir un nuevo apartado "r)" en el artículo 237.1 de la OMS, que quedaría redactado en los siguientes términos":

> *"**Artículo 237.1.***
>
> *r) Cuando un vehículo obstaculice o impida el acceso o la salida de bicicletas y VMP a los anclajes municipales específicamente reservados para el estacionamiento de estos vehículos".*

Asimismo se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) para recoger dicho cambio y su fundamentación jurídica.

34ª) Alegación: artículo 237.2 apartados b) y c) de la OMS.

Solicita suprimir los apartados b) y c) de artículo 237.2 de la OMS.

Es un exceso hablar de daños o deterioro al patrimonio público el que haya alguna bici amarrada al mobiliario urbano e incluso a un árbol. Los actuales sistemas de amarre suelen están recubiertos de una funda que protege el objeto en el que se amarra. Además, la ligereza y mínimo volumen de una bicicleta o monopatín, en comparación a una moto, hace que sea muy difícil producir ningún daño.

Contestación:

Los apartados b) y c) de artículo 237.2 concretan supuestos de retirada de vehículo de la vía pública cuando sean ancladas a elementos vivos y/o a mobiliario y bienes de titularidad pública, pero que impliquen su deterioro. La finalidad de dichos apartados es concretar el supuesto de artículo 105.1.a) del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: "Siempre que deteriore algún patrimonio público", en lo relativo a la protección de patrimonio municipal verde (arbolado u otros elementos vegetales) y de mobiliario urbano o de cualquier otra titularidad pública que pueda implicar el deterioro del patrimonio público".

No es posible admitir que el estacionamiento de bicicleta se produzca en cualquier parte y, además, con un potencial daño para el patrimonio público, ya sea arbolado o ya sea mobiliario.

El artículo 237.2, incluyendo los apartados a) y b), se fundamenta en el artículo 105.1.a) de la LTSV y en el deber de defensa, protección y conservación de patrimonio de las Administraciones Públicas regulado en la legislación patrimonial de las Administraciones Públicas, por lo que su supresión planteada por la alegación resultaría contraria a Derecho.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 237.2) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

35ª) Alegación: Anexo IV OMS. Acera-bici.

Solicita sustituir la definición de "acera-bici" del Anexo IV de la OMS por la siguiente: "Plataforma ciclista a la misma cota y en continuidad con la acera".

Aunque en la Ley de Tráfico, en el PDMCM de Madrid y en el Manual de Infraestructura ciclista habla de vía ciclista señalizada sobre acera, nos parece que la definición que da la Instrucción de Vías Pública de "*plataformas que discurren a la misma cota y en continuidad con la acera*" marca una mejor diferenciación con la acera y contribuye a la clarificación de uso.

Contestación:

Se desestima porque el Proyecto recoge la definición regulada en el punto 77 del "Anexo I. Conceptos básicos" del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

36ª) Alegación: Anexo IV OMS. Ciclocalle.

Solicita añadir a la definición de "ciclocalle", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "Es una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor **serán residentes y** se debe colocar una señal vertical correspondiente para autorizar este uso. Por defecto, los únicos vehículos que pueden circular por la Ciclocalle son las bicicletas".

Normalmente en Europa el uso del coche en una ciclocalle es ocasional y normalmente suele corresponder a población residente (paso a garajes o plazas de aparcamiento). De este modo aseguramos una baja intensidad motorizada y una convivencia con la bicicleta.

Contestación:

Se desestima porque la definición de ciclocalles está vinculada a la circulación de bicicleta y no tiene por qué implicar una restricción de la circulación motorizados que exclusivamente permita la circulación de los vehículos a motor de los residentes.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

37ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona de prioridad peatonal".

Solicita añadir a la definición de "Zona de prioridad peatonal", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "las bicicletas podrán circular por ellas en los dos sentidos, conservando en todo caso la prioridad peatonal".

El propio PDMCM se refiere a las calles de prioridad peatonal ("Calle residencial" / S-28 o ZONA30)) aptas para autorizar la circulación de bicis y "a contracorriente".

Contestación: Se desestima porque por motivos de seguridad vial, previamente expuestos, el Proyecto normativo suprime la posibilidad de circulación de bicicletas en zonas 30. La definición de la zona de prioridad peatonal no puede contravenir la regulación de la circulación de bicicletas contenida en los artículos 167 a 170 de la OMS.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

38ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona o calle residencial".

Solicita añadir a la definición de "Zona o calle residencial": que todas las calles de plataforma única se considerarán "calle residencial" de prioridad peatonal. En las calles de plataforma única, la señal S-28 podrá usarse con carácter informativo pero no determina su carácter de calle residencial.

Las calles de plataforma única están diseñadas para ser calles residenciales de prioridad peatonal, pero con la norma propuesta solo llegan a serlo si están señalizadas con S-28. Esto provoca muchos equívocos, ya que en muchos barrios como Malasaña la mitad de las calles de plataforma única tienen la señal s-28 y la otra mitad no, sin ningún orden aparente, por lo que

es difícil saber en qué tipo de calle está uno. Además, si un peatón o vehículo entra a una calle residencial por cualquier punto que no sea el inicio de la misma calle, no tiene oportunidad de ver la S-28 o y no sabe si la calle es residencial o no.

Contestación:

La configuración de plataforma única determina la aplicación de la regulación de límite de velocidad a 20 kms/hora, de conformidad con lo previsto en los artículos 50.1.a) del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y 17.2.a) de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Pero ello no implica su configuración automática como zona o calle residencial. En este sentido debe recordarse que el artículo 112.8 del Reglamento General de Circulación exige la señalización expresa mediante señal S-28 para ordenar la vía como calle residencial:

> *"**Artículo 122 del RGC.** Circulación por la calzada o el arcén.*
>
> *8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal S-28 regulada en el artículo 159 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal.*

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

39ª) Alegación: Anexo IV OMS. Carril multimodal.

Solicita suprimir los "carriles multimodales" definidos en el Anexo IX de la OMS. Los llamados ciclocarriles han demostrado su inutilidad y comunican una falsa sensación de prioridad a los ciclistas. En la práctica, se comportan como un carril convencional. No tiene mucho sentido definir una diferenciación cuando no la hay.

Contestación:

Los vigentes ciclocarriles, que el Proyecto normativo denomina "carriles multimodales" por la posibilidad de circulación de otros vehículos como los VMP siempre que se circule empelando el casco para la protección de la cabeza por las personas usuarias de vehículos de movilidad personal, constituyen un elemento esencial de calmado del tráfico esencial para el fomento de la movilidad ciclista y la movilidad de los VMP, al garantizar las condiciones de seguridad vial esenciales para viabilizar la circulación de estos vehículos en carriles con limitación de velocidad a 30 kms/h.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

40ª) Alegación: artículo 168.1 OMS.

Solicita suprimir el artículo 168.1, que establece que la prohibición general de circulación de bicicletas por las aceras, calles y zonas peatonales, y que obliga al ciclista que precise acceder a éstas y a cruces de peatones señalizados, a que desmonte de la bicicleta y transitando con ella

en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como peatón.

Contestación:

El artículo 168.1 de la OMS se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación. La circulación de bicicletas, motos y VMP por aceras y zonas peatonales se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Por tanto la persona ciclista que desee circular con su bicicleta deberá desmontarse de la bicicleta y transitar peatonalmente con la bicicleta a su lado hasta el lugar en que desee volver a incorporarse al tráfico rodado una vez se incorpore a la calzada, momento a partir del cual podrá circular sobre la bicicleta.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

41ª) Alegación: artículo 168.2 OMS.

Solicita suprimir el apartado 2 de artículo 168 de la OMS y sustituirlo por el siguiente contenido: "Las personas menores de 14 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales solos o acompañados de un adulto también en bici. Circularán respetando la prioridad de los peatones, ajustando su velocidad a los mismos y mantendrán una separación mínima de un metro. En caso de alta densidad, desmontarán de la bicicleta y transitarán a pie por la acera con el vehículo a su lado".

En una ciudad sin apenas carriles bici protegidos y en un contexto (teórico) de promoción de la movilidad sostenible (en bici), parece razonable que como medida provisional y para promover el uso de la bici entre los más pequeños, estos puedan usar la acera, bien acompañados de un adulto también en bici o de forma autónoma. Pensemos en el camino escolar diario. Tal y como estaba redactado el artículo, no tiene mucho sentido hacer que el adulto en bici supervise al menor desde la calzada ya que, tanto la velocidad a la que iría como la atención al menor, podría suponer un factor de riesgo innecesario. Además, en calzadas de un único sentido, directamente sería imposible si el sentido del menor por la acera fuera contrario al de la calzada.

Contestación:

La regulación de artículo 168.1 de la OMS permite el desarrollo y fomento de uso de la bici por menores de 12 años, debiendo los padres u otros adultos que, en su caso, les acompañen

transitar peatonalmente en aplicación del citado artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación.

Por razones de seguridad vial en las aceras, al objeto de proteger a las personas que transitan peatonalmente por las aceras y zonas destinadas a los peatones, se considera oportuna la edad de 12 años.

42ª) Alegación: artículo 20.2 OMS.

Solicita añadir al artículo 20.2 de la OMS un nuevo apartado i) con el siguiente contenido: "i) Los ciclos y bicicletas". La circulación de bicicletas según las condiciones de convivencia con los peatones asegura precisamente el objetivo del artículo: *"la reducción del nivel sonoro y de emisiones contaminantes, fomento de los modos sostenibles de movilidad o promoción económica"* Difícilmente se promueven los modos sostenibles de movilidad si se prohíben las bicicletas.

Es importante diferenciar entre aceras y zonas peatonales (peatonalizaciones o áreas de prioridad peatonal) o Zonas Peatonales Autorizadas como hemos propuesto en anteriores alegaciones. Estas últimas pueden formar parte de un itinerario ciclista con características propicias de planeidad (orográficamente favorable), trazado directo (no rodeos), etc. (Art. 170.4 de la ordenanza en vigor) Evidentemente en las zonas peatonales se imponen condiciones claras de prioridad y seguridad peatonal tal y como hemos apuntado anteriormente. (alegación 13 y 26)

La permeabilidad ciclista en las calles es clave para un correcto desarrollo ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

y) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
z) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

43ª) Alegación: artículo 27.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 27.1 de la OMS el siguiente contenido marcado en negrita: "1. Las ocupaciones de las vías urbanas reguladas en esta Ordenanza requerirán autorización del órgano competente, previa la correspondiente solicitud de los interesados en los términos establecidos en esta Ordenanza. **Se exceptuarán aquellas actuaciones esporádicas, de**

carácter cultural, educativo o artístico, en espacios de uso peatonal siempre que no perjudique el flujo de los peatones y la calidad estancial de la zona".

Las áreas peatonalizadas deben favorecer la expresión cultural y espontánea de los ciudadanos. Cuando hablamos de dinamizar una ciudad debemos facilitar que en estos espacios puedan llevarse a cabo actividades artísticas sin que medie una tramitación burocrática previa. Bastaría el compromiso de que se realicen respetando la prioridad peatonal y la calidad estancial del área, aspecto éste que podría verse fortalecido al enriquecerse el uso y disfrute de la calle.

Contestación:

El artículo 27.1 de la OMS no es objeto no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo por lo que, en principio, no puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

w) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
x) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

No obstante, en la medida en que sí es objeto del Proyecto normativo el apartado 7 del mismo artículo 27 de la OMS se considera adecuado entrar al fondo de la cuestión planteada por la alegación, al objeto de facilitar la más amplia motivación de las alegaciones formuladas durante la información pública.

En ese sentido la alegación debe desestimarse porque los usos del espacio público peatonal y de las zonas estanciales son y deben ser objeto de autorización municipal porque el uso del espacio público municipal para el desarrollo de "actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico" afecta a los derechos del resto de personas usuarias del espacio público, puede afectar a la prestación de servicios públicos así como a la protección de patrimonio de las Administraciones Públicas.

En este sentido se recuerda que de conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV, corresponde a os municipios *"la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social"*.

Por su parte, el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid atribuye expresamente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la*

movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

La autorización de la ocupación regulada en el artículo 27.1 de la OMS es el instrumento jurídico imprescindible para armonizar los distintos usos y necesidades del espacio público municipal.

Por todo ello **se desestima** la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 130

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715149 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio

ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

bbb) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

ccc) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

ddd) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

eee) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real

Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000

2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

v) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
w) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
x) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ooo) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ppp) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *aaaaaaaaaaaaaaaaaa) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *bbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *ccccccccccccccccc) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *ddddddddddddddddddd) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *eeeeeeeeeeeeeeeee) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
>
> *fffffffffffffffff) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
>
> *ggggggggggggggggg) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

hhhhhhhhhhhhhhhhhh) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

iiiiiiiiiiiiiiiii) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 131

Dº [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715152 por el que Dº [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

jjjjjjjjjjjjjjjjj) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

kkkkkkkkkkkkkkkkkk) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

lllllllllllllllllll) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

nnnnnnnnnnnnnnnnnn) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ooooooooooooooooooo) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

pppppppppppppppppp) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

qqqqqqqqqqqqqqqqqq) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

rrrrrrrrrrrrrrrrrr) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

lllllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa***

***estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

s) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

t) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

ccc) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

ddd) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

eee) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

fff) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

ggg) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

hhh) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

kk) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

ll) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

mm) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

nn) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 132

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715154 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

qqq) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

rrr) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *sssssssssssssssss)Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *ttttttttttttttttttt) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *uuuuuuuuuuuuuuuuuu) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *vvvvvvvvvvvvvvvvvv) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

wwwwwwwwwwwwwwwwwww) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

zzzzzzzzzzzzzzzzzz) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

oooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

pppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

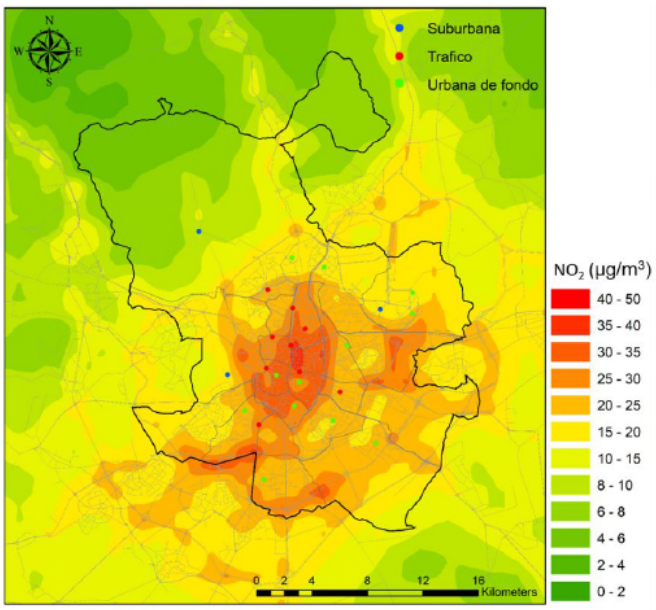

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 133

Dª./D.

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715156 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica

responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

sss) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO_2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ttt) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su

racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *bbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ccccccccccccccccccc) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *ddddddddddddddddddd) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

eeeeeeeeeeeeeeeeeee) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

fffffffffffffffffff) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ggggggggggggggggggg) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

iiiiiiiiiiiiiiiiii) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

jjjjjjjjjjjjjjjjjj) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ttttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De

hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

oo) clasificación ambiental A: 0,705;
pp) clasificación ambiental: 0,453;
qq) clasificación ambiental C: 0,098;
rr) clasificación ambiental ECO: 0,015;
ss) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico

destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 134

D. [redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715159 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio *"que perjudicará notablemente a los ciudadanos especialmente a los de clases más bajas que hoy pueden aparcar libremente y sin coste en dichos barrios".*

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del*

tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

iii) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

jjj) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los

apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

kkk) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

lll) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

ooo) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

ppp) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

qqq) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

rrr) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

sss) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

ttt) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la

necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

gggg) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

hhhh) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

iiii) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

jjjj) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

kkkk) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

llll) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

mmmm) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 135

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715163 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

a) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*

b) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al

artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

> 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
>
> 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
>
> 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 136 Participantes 1

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715164 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al

cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *uuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *vvvvvvvvvvvv)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *wwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *xxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*
>
> ***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

hhh) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

iii) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

gg) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

hh) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

ii) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

jj) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 137

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715184 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: Eliminar las restricciones de Vehículos históricos

Expone la solicitud que se debe eliminar las restricciones de accesos a los vehículos históricos.

Contestación:

1. El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de

la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2. Los vehículos catalogados como históricos, en función de lo establecido en el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos (en adelante, RVH) son altamente contaminantes por los años y categoría ambiental de los mismos. No obstante, por su alto valor cultural e industrial, se les permite acceder y circular por:

- La ZBEDEP Distrito Centro, si bien solo podrán estacionar en un aparcamiento de uso público o privado o en una reserva de estacionamiento de la ZBEDEP Distrito Centro, salvo que dispongan de alguno de los permisos regulados en el artículo 23 de la OMS.

- Las vías urbanas de Madrid ZBE, siempre que cumplan con los requisitos establecidos en el Reglamento de Vehículos históricos.

3. La normativa estatal y municipal otorga un especial tratamiento a los vehículos históricos que cumplan los requisitos del citado RVH, no a cualquier vehículo con una antigüedad de más de 30 años.

La alegación referida a los vehículos clásicos, entendidos como aquellos vehículos de más de 30 años, no puede ser atendida porque el concepto de vehículos clásicos es un concepto comercial pero no jurídico: el ordenamiento jurídico solo ofrece una especial protección a aquellos vehículos matriculados como vehículos históricos

Por tanto **debe desestimarse la alegación relativa a la supresión de las restricciones a los vehículos con clasificación ambiental A de más de 30 años que dispongan de seguro como vehículo clásico** y cuyos seguros solo aseguren la realización de un determinado número de vehículos a año.

4. Sin perjuicio de ello debe señalarse que tanto el artículo 21 como la Disposición Transitoria primera apartado 2.e) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regulan “Madrid Zona e Bajas Emisiones” (Madrid ZBE), exceptúan de la prohibición de circulación de los “A” a los vehículos históricos en general, sin exigir el requisito adicional de que sus titulares estén empadronados en Madrid ZBE.

Por su parte, el artículo 23.3. e) 15º, que regula el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro, tampoco vincula la excepción de acceso a la zona a que sus titulares estén empadronados ahí.

Únicamente se añade el requisito objeto de la alegación en la Disposición Transitoria tercera, apartado 6, que limita el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro a los vehículos históricos que no sean de titularidad de las personas residentes en el Distrito Centro a partir de 1 de enero de 2025.

Por lo tanto, con el ánimo de unificar y simplificar la regulación de todos los vehículos declarados como históricos por la DGT, de proteger el valor de los vehículos históricos como parte del patrimonio industrial y cultural de nuestro país, y atendiendo a las limitaciones de kilometraje de anual que dichos vehículos **se estima parcialmente la alegación, procediéndose a modificar el apartado 6 de la Disposición Transitoria tercera** de la OMS propuesta por el Proyecto normativo en los siguientes términos:

Se sustituye la redacción de la Disposición Transitoria tercera apartado 6 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial:

"6. Desde el día 1 de enero de 2025 solo se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos con clasificación ambiental A de los que sean titulares las personas empadronadas en el Distrito Centro que tengan reconocida la consideración de históricos conforme al RVH y de los vehículos adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro."

Por la siguiente:

"6. Desde el día 1 de enero de 2025 solo se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos con clasificación ambiental A que tengan reconocida la consideración de históricos conforme al RVH, y de los vehículos adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro."

Como consecuencia de la **estimación parcial y la modificación del apartado 6 de la disposición transitoria tercera la OMS** propuesta por el Proyecto normativo **y se modifica la** Memoria de análisis de impacto **(MAIN**) inicial para describir dicha modificación.

2ª) Alegación: Accesos a Plaza Elíptica

Expone la solicitud de buscar alternativas al acceso de vehículos sin etiqueta a la Zona de Bajas Emisiones de Plaza Elíptica, ya que se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación, y esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

Contestación:

La delimitación de esta zona como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección viene motivada por los altos índices contaminantes de la citada zona.

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las

personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *kkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *lllllllllllllllllll) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ooooooooooooooooooo) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

pppppppppppppppppppp) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

sssssssssssssssssss) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyyyy)dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

jjj) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

kkk) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

lll) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la

normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza.

3ª) Alegación: Revisión de los Agentes contaminantes que influyen en la calidad del aire.

Expone la solicitud de buscar que se actúe sobre otros focos de contaminación del aire y no únicamente sobre el vehículo, tales como la industria, la construcción, las calderas o el sector aeronáutico.

Contestación:

Efectivamente el Ayuntamiento de Madrid está actuando sobre otros focos de contaminación del aire, y estamos realizando mediciones de la calidad del aire de forma constante, para la mejora del mismo.

El Ayuntamiento de Madrid dispone de una avanzada red de estaciones de medición de la calidad del aire. Los valores de contaminación se miden, para cada contaminante, en las distintas estaciones (24) que forman parte de la Red Fija de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid. De esta forma, la Red municipal cubre las exigencias establecidas en la Directiva 2008/50, en cuanto a la proporción de estaciones de fondo urbano y tráfico, y optimiza el número de puntos de medida y parámetros, cubriendo los nuevos desarrollos urbanísticos del municipio. De hecho, el número de estaciones es muy superior al mínimo exigido por la mencionada directiva:

PARÁMETRO	Nº MÍNIMO DE PUNTOS DE MUESTREO ESTABLECIDOS EN LA DIRECTIVA 2008/50	PUNTOS DE MUESTREO NUEVA RED
Dióxido de nitrógeno (NO_2)	7 estaciones	24
Partículas PM10+PM2,5	10 estaciones PM10+PM 2,5	12 para PM10 y 9 para PM 2,5
Ozono (O3)	5 estaciones (al menos 3 suburbanas)	14
Benceno (C6H6)	3 estaciones	6
Dióxido de azufre (SO2)	3 estaciones	10
Monóxido de carbono (CO)	3 estaciones	10

Por tanto, el Ayuntamiento mide directamente, a través de su red, los diversos contaminantes atmosféricos, determina los índices asociados y verifica el complimiento de los valores regulados en la normativa europea y nacional. Por ejemplo, en el caso del NO_2, determina el valor límite anual que está establecido en 40 µg/m^3 como media que no debe superar ninguna estación; así como el valor límite horario, establecido en 200 µg/m^3, que no debe superarse en más de 18 ocasiones por año.

Tanto el Plan A de Calidad del Aire y cambio Climático como el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 contienen medidas que actúan sobre las principales fuentes emisoras de contaminantes atmosféricos, en especial el tráfico motorizado que es el responsable del 45% de las emisiones de NOx, del 54% de PM2,5 y del 40% de CO2.

El "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000

9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

También, y respecto a las calderas, se ha actuado, pues se ha autorizado el gasto de 12.500.000,00 euros, destinado a la financiación de subvenciones para la renovación de instalaciones térmicas de calefacción y climatización para el año 2020 (CAMBIA 360), con cargo a la aplicación presupuestaria 001/150/172.11/789.00, del vigente presupuesto municipal.

En relación a su alegación sobre la adopción de medidas que intervengan sobre las emisiones contaminantes del sector aeronáutico y la industria se recuerda que el Ayuntamiento de Madrid solo puede intervenir en el ámbito de las competencias legalmente atribuidas.

Por último debe señalarse que las materias objeto de la alegación no son ni pueden ser objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, que regula el tráfico, la circulación de vehículos y la seguridad vial. la normativa municipal en materia de calidad del aire se contiene en la Ordenanza de calidad del Aire y Sostenibilidad, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 30 de marzo de 2021 (BOCM de 16 de abril).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

4ª) Alegación: Vehículos de Gasolina.

Expone la solicitud de eliminar la restricción de circulación de los vehículos de gasolina.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

ccccccccccccc)dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

fffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

La regulación de la prohibición de circulación de los citados vehículos es proporcional porque:

fff) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

ggg) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

hhh) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el

aforismo “quien contamina paga”, porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

iii) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, no se daría cumplimiento a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados).

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de eliminación de las restricciones de circulación a los vehículos de gasolina Euro I y Euro II, porque la regulación e implantación efectiva de “Madrid Zona de Bajas Emisiones”, en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 138

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715194 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: Eliminar las restricciones de Vehículos históricos

Expone la solicitud que se debe eliminar las restricciones de accesos a los vehículos históricos, salvo para zonas específicas como el antiguo Madrid Central.

Contestación:

1. El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad

física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *ggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más*

contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

La regulación de la prohibición de circulación de los citados vehículos es proporcional porque:

jjj) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

kkk) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

lll) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

mmm) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que

respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, no se daría cumplimiento a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados).

2. Los vehículos catalogados como históricos, en función de lo establecido en el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos (en adelante, RVH) son altamente contaminantes por los años y categoría ambiental de los mismos. No obstante, por su alto valor cultural e industrial, se les permite acceder y circular por:

- La ZBEDEP Distrito Centro, si bien solo podrán estacionar en un aparcamiento de uso público o privado o en una reserva de estacionamiento de la ZBEDEP Distrito Centro, salvo que dispongan de alguno de los permisos regulados en el artículo 23 de la OMS.

- Las vías urbanas de Madrid ZBE, siempre que cumplan con los requisitos establecidos en el Reglamento de Vehículos históricos.

3. La normativa estatal y municipal otorga un especial tratamiento a los vehículos históricos que cumplan los requisitos del citado RVH, no a cualquier vehículo con una antigüedad de más de 30 años.

La alegación referida a los vehículos clásicos, entendidos como aquellos vehículos de más de 30 años, no puede ser atendida porque el concepto de vehículos clásicos es un concepto comercial pero no jurídico: el ordenamiento jurídico solo ofrece una especial protección a aquellos vehículos matriculados como vehículos históricos

Por tanto **debe desestimarse la alegación relativa a la supresión de las restricciones a los vehículos con clasificación ambiental A de más de 30 años que dispongan de seguro como vehículo clásico** y cuyos seguros solo aseguren la realización de un determinado número de vehículos a año.

4. Sin perjuicio de ello debe señalarse que tanto el artículo 21 como la Disposición Transitoria primera apartado 2.e) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regulan “Madrid Zona e Bajas Emisiones” (Madrid ZBE), exceptúan de la prohibición de circulación de los “A” a los vehículos históricos en general, sin exigir el requisito adicional de que sus titulares estén empadronados en Madrid ZBE.

Por su parte, el artículo 23.3. e) 15º, que regula el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro, tampoco vincula la excepción de acceso a la zona a que sus titulares estén empadronados ahí. Únicamente se añade el requisito objeto de la alegación en la Disposición Transitoria tercera, apartado 6, que limita el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro a los vehículos históricos que no sean de titularidad de las personas residentes en el Distrito Centro a partir de 1 de enero de 2025.

Por lo tanto, con el ánimo de unificar y simplificar la regulación de todos los vehículos declarados como históricos por la DGT, de proteger el valor de los vehículos históricos como parte del patrimonio industrial y cultural de nuestro país, y atendiendo a las limitaciones de kilometraje de anual que dichos vehículos **se estima parcialmente la alegación, procediéndose a modificar el apartado 6 de la Disposición Transitoria tercera** de la OMS propuesta por el Proyecto normativo en los siguientes términos:

Se sustituye la redacción de la Disposición Transitoria tercera apartado 6 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial:

"6. Desde el día 1 de enero de 2025 solo se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos con clasificación ambiental A de los que sean titulares las personas empadronadas en el Distrito Centro que tengan reconocida la consideración de históricos conforme al RVH y de los vehículos adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro."

Por la siguiente:

"6. Desde el día 1 de enero de 2025 solo se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos con clasificación ambiental A que tengan reconocida la consideración de históricos conforme al RVH, y de los vehículos adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro."

Como consecuencia de la **estimación parcial y la modificación del apartado 6 de la disposición transitoria tercera la OMS** propuesta por el Proyecto normativo **y se modifica la** Memoria de análisis de impacto **(MAIN**) inicial para describir dicha modificación.

2ª) Alegación:

Solicita la introducción de baremos asociados al IRPEM para excluir de circulación a ciertos vehículos del as clases más desfavorecidas.

Contestación:

Disponer de un vehículo constituye un elemento patrimonial que no está al alcance de todos los ciudadanos. No existe obligación jurídica de disponer de un vehículo priado.

Por otro lado debe recordarse que la ciudad de Madrid dispone de uno de los mejores sistemas de transporte público colectivo de Europa y del mundo.

El "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

> *Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".*

También, y respecto a las calderas, se ha actuado, pues se ha autorizado el gasto de 12.500.000,00 euros, destinado a la financiación de subvenciones para la renovación de instalaciones térmicas de calefacción y climatización para el año 2020 (CAMBIA 360), con cargo a la aplicación presupuestaria 001/150/172.11/789.00, del vigente presupuesto municipal.

Por todo ello **se desestima** la alegación, dado que la reducción de la contaminación debe comprometer especialmente a aquellos vehículos que más contaminan, conforme al principio jurídico de responsabilidad.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

3ª) Alegación:

Solicita más inversión en la EMT.

Contestación:

Se estima parcialmente.

1. La Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT) está realizando de forma constante desde hace dos años una importante inversión en la mejora de sus instalaciones, autobuses, sostenibilidad y ampliación de líneas.

La Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT) es el mayor operador de transporte público de España y el segundo de Europa. Dentro de su plan estratégico, el operador se ha fijado el ambicioso objetivo de disponer de autobuses exclusivamente eléctricos, híbridos y de recorriendo las calles de Madrid en el horizonte del año 2023, en concreto, dentro de este plan, el operador prevé la sustitución de la flota actual de vehículos diésel por autobuses de GNC.

A principios de este año, EMT lanzó una importante licitación para el suministro de hasta 520 vehículos de 12 metros alimentados con GNC, de ellos en un número de 250 unidades serán entregados de un contrato cuyo volumen asciende a una cifra cercana a los 75 millones de euros, y cuyo calendario de entregas cubre el periodo 2021-2023. De hecho, se prevé que 91 de los 250 autobuses puedan estar dando ya servicio en las calles madrileñas este mismo año.

Los autobuses adquiridos por el operador de la capital dispondrán de un motor de 239 kW adaptado para utilizar gas natural comprimido (GNC). En la parte delantera del techo del vehículo se montarán cinco tanques de almacenamiento de GNC con una capacidad total de 1.575 litros, dicha cantidad de combustible unida a una reserva para mantener la concentración mínima requerida de GNC, permitirá que los autobuses tengan autonomía para recorrer 400 km con una sola recarga.

Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha puesto en marcha tres Líneas Cero emisiones en el distrito Centro. Las dos primeras son totalmente gratuitas –es la primera vez que la EMT pone en marcha un servicio de autobuses totalmente gratis-. Y una línea perimetral que también es eléctrica pero que sí tiene coste para los usuarios.

Por último, en 2023 el gasóleo desaparecerá de la EMT. Toda su flota estará compuesta por autobuses eléctricos, de gas natural e híbridos. Con una edad media de 5,72 años, la flota de la EMT es de las más modernas de Europa y cuenta con vehículos que incorporan los últimos avances tecnológicos en materia de seguridad, confort, exigencias medioambientales y accesibilidad universal. Para conseguirlo se acaba de licitar la compra de 520 vehículos de Gas natural comprimido.

Además el Ayuntamiento de Madrid adquirirá, anualmente, 50 autobuses eléctricos hasta 2023 y 100 desde entonces hasta 2027 con el objetivo de que en ese año 1/3 de la flota sea eléctrica. En lo que va de año, se incorporaron 15 en el mes de mayo –ya se cuenta con 82) y

en julio se adquirirán 50 unidades en la que constituye la mayor compra de vehículos eléctricos de la historia de la empresa municipal.

2. Por otro lado la alegación no tiene por objeto propuesta alguna que requiera o suponga una modificación normativa de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sino que tiene por objeto la solicitud de la adopción, de actos o actuaciones administrativas por el órgano u órganos municipales competente.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

3ª) Alegación:

Solicita la construcción efectiva de aparcamientos disuasorios que realmente sean funcionales.

Contestación:

Se estima parcialmente.

1. El Ayuntamiento de Madrid ha puesto en marcha un Plan de Aparcamientos Disuasorios que en la actualidad está en revisión, pues algunos de los aparcamientos implementados no están teniendo la ocupación que se había estimado durante el pasado mandato.

El principal objetivo de este plan de construcción de aparcamientos disuasorios es el de proteger la salud de los ciudadanos madrileños y mejorar la calidad del aire evitando que los vehículos privados entren en la almendra central, a través de la puesta a disposición de plazas de aparcamiento en las entradas a la ciudad situadas junto a intercambiadores, estaciones o paradas de transporte público colectivo (cercanías, metro y autobuses).

El Programa materializa el compromiso municipal de dar cumplimiento a los valores límite de dióxido de nitrógeno establecidos en la Directiva 2008/50/CE. Su aprobación, desarrollo y ejecución figura como una de las medidas esenciales de sostenibilidad medioambiental de la ciudad, tanto en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Ciudad de Madrid (PMUS), como en el vigente Plan de Calidad del Aire 2011-2015 y en el Plan de calidad del Aire 2016-2020 que se elabora en la actualidad.

El Programa incorpora las aportaciones formuladas por la ciudadanía y las Administraciones Públicas que formularon alegaciones en el trámite de información pública.

Este Programa prevé la construcción de 12 nuevos aparcamientos con los que dotar a la ciudad de 9.570 plazas de aparcamiento destinadas a uso rotacional disuasorio.

Los aparcamientos se situarán en Pitis (M-40), Paco de Lucía (M-40), Fuente de la Mora (M-40), Valdebebas (M-11), Canillejas (A-2),Estadio Olímpico (A-2), Santa Eugenia (A-3), San Cristóbal (A-4), Villaverde Alto (A-42), Villaverde Bajo Cruce (A-4), Aviación Española (A-5) y Colonia Jardín (M-502/M-511).

La construcción de los aparcamientos se llevará a cabo de forma escalada para responder a la demanda ciudadana.

A día de hoy, ya se han puesto en marcha los aparcamientos disuasorios de Aviación Española, Pitis y Fuente de la Mora. El número total de plazas del aparcamiento de Pitis se eleva a 455: 399 son para turismos, 34 para motos, 12 para vehículos adaptados, 10 para eléctricos y se reservan, además, diferentes espacios para aparcar bicicletas. Fuente de la Mora contará con 368 plazas para coches: 347 para automóviles, 9 para vehículos eléctricos y 12 plazas accesibles para vehículos adaptados, una de ellas para vehículo eléctrico. Las motos tendrán 35 plazas. Aviación Española cuenta con la dotación de 344 plazas para coches, 28 para motos y zonas reservadas para el aparcamiento de bicicletas, vehículos de uso compartido, así como infraestructura para la recarga eléctrica y taquillas para la recogida de comercio online.

Los nuevos aparcamientos disuasorios se conciben como elementos de regeneración urbana que minimizan los posibles impactos medioambientales asociados tanto a su construcción como a su gestión y uso.

Además de ofrecer al usuario las condiciones de confort necesarias, integrarán elementos vegetales, optimizarán la gestión de recursos hídricos, reducirán el consumo energético y las emisiones asociadas mediante la absorción de CO2, reduciendo la temperatura superficial y su impacto sonoro.

2. Por otro lado la alegación no tiene por objeto propuesta alguna que requiera o suponga una modificación normativa de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sino que tiene por objeto la solicitud de la adopción, de actos o actuaciones administrativas por el órgano u órganos municipales competente.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES Nº 139

ASOCIACIÓN DE VECINOS CHUECA DE MADRID

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por la ASOCIACIÓN DE VECINOS CHUECA DE MADRID al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid con nº de anotación 20210715198 por el que la ASOCIACIÓN DE VECINOS CHUECA DE MADRID formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública comprendido entre el 30 de mayo y el 29 de junio de 2021, ambos inclusive.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Además de los criterios de potencial contaminante, construcción y masa máxima autorizada (MMA), solicita añadir al artículo 22 apartado 3 punto a) de la ordenanza, un párrafo en el cual se establezca la limitación de acceso a la específica ZBEDEP “por motivos de intensidad de tráfico a una zona”.

Hay que tener en cuenta, que la contaminación no solo se produce por temas atmosféricos, sino también por la cantidad de vehículos que concurren a una zona.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 22.3 de la OMS regula las medidas a adoptar en la ordenación permanente de tráfico de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante ZBEDEP) para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico motorizado. La creación de una zona de bajas emisiones debe ser objeto de regulación mediante ordenanza municipal por afectar a los derechos y deberes de los ciudadanos.

El Ayuntamiento de Madrid, entre sus competencias en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial dispone de facultades de regulación y ordenación de tráfico por motivos de intensidad del tráfico atribuidas expresamente por el artículo 7 de la LTSV y los artículos 38 a 40 de la LCREM.

Estas competencias se ejercen de forma continuada por la Policía Municipal y los Agentes de Movilidad en aplicación directa de la legislación estatal de tráfico y de régimen local especial de Madrid.

En aquellos supuestos en los que se requiera la adopción de medidas extraordinarias y temporales de tráfico la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente regula en su artículo 35 la posibilidad de adoptar restricciones por intensidad del tráfico. El Proyecto normativo propone regular dichos supuestos en el artículo 25 de la OMS con la siguiente redacción propuesta por el Proyecto normativo:

> *"Artículo 25. Medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.*
>
> *1. El órgano municipal competente podrá implantar medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad vial, seguridad ciudadana, protección de la integridad*
> *de los espacios públicos y privados y prevención de situaciones de grave congestión de tráfico, o cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.*
>
> *2. Las medidas extraordinarias y temporales de restricción del tráfico, de limitación de la velocidad y de prohibición del estacionamiento de vehículos que podrán adoptarse cuando proceda son:*
>
> > *a) La modificación de los límites de velocidad establecidos para la circulación de vehículos en determinadas vías urbanas, travesías y tramos de acceso a la ciudad de Madrid.*
> > *b) La prohibición o limitación del estacionamiento de vehículos, con carácter general o de determinados vehículos, en las vías públicas, en determinadas zonas y horarios, así como en el ámbito territorial del SER y, en su caso, en los aparcamientos públicos rotacionales de titularidad municipal.*
> > *c) La prohibición total o parcial de circulación en determinadas vías y horarios bien con carácter general o de determinados vehículos.*
> > *d) La limitación o modificación de horarios de carga y descarga.*
> > *(…)"*

No deben confundirse, por tanto, las medidas de ordenación permanente del tráfico para crear una zona de bajas emisiones destinada a la protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, de las medidas ordinarias o extraordinarias de ordenación y regulación del tráfico en los supuestos de elevada intensidad del tráfico. Son supuestos distintos objeto de una regulación específica en la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación:

2ª) Alegación. Artículo 23.3.d).3º) OMS. ZBEDEP Distrito Centro

Expone la supresión del apartado 3.d).3º), es decir, prohibir el acceso a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro a los comerciantes, y a las personas invitadas por estos.

Contestación:

1. La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de :

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE".

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad, mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro".

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica".

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP, que se crearían si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

e) necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/ce del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa de carácter básico, como la Ley 34 /2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante LCA).

Por lo tanto se han creado dos nuevas zonas de especial protección, Distrito Centro y Plaza Elíptica, donde

La creación de “Madrid ZBE” y de las ZBEDEP “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica” se adopta normativamente en desarrollo de los planes y estrategias municipales para mejorar la calidad del aire , concretamente del “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” y de la” Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

2. Partiendo de la base y de la experiencia previa acumulada durante la vigencia de la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central, anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid como consecuencia de determinados defectos formales en su tramitación, la presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma de ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en dicha Zona a los residentes.

3. En este sentido, el Proyecto normativo toma en consideración las especiales circunstancias del Distrito Centro, tanto en materia de contaminación ambiental como de la intensa demanda de uso del espacio público.

En relación a la necesidad de ordenación del espacio público el Proyecto normativo, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, considera adecuado permitir el acceso de los vehículos de los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina
ubicada en el interior del Distrito Centro y los de las personas invitadas por éstos, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y a las normas de gestión del anexo III.

4. Con ello se pretende poner en valor el papel de desarrollo socioeconómico que desempeñan las empresas y los autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro, al objeto de incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro.

Su acceso para el desarrollo de su actividad no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

a) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;

b) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el “anillo 2” que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;

c) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360;

a) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad económica y promover, con ello, su mejor valoración social.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí de la MAIN.**

3ª) Alegación. Artículo 23. Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro.

Se propone reducir el acceso u circulación de las motos regulado en el apartado 8º, y que permite el acceso de las motos con clasificación ambiental B o C de 7 a 21 horas, para potenciar el uso del transporte público y reducir la contaminación atmosférica y acústica.

Se solicita la modificación del artículo 23.3e) punto 8 en el sentido de que se reduzca el tramo horario del acceso y circulación por la ZBEDEP Distrito Centro a motocicletas, ciclomotores y vehículos de tres ruedas asimilables a ciclomotores, con clasificación ambiental B o C en horario de siete a 21 horas y no hasta las 23 horas como figura en la ordenanza.

Contestación:

Por regla general una motocicleta emite menos gases contaminantes sobre la tierra respecto al coche.

Pero según datos contrastados, las motos generan menos gases contaminantes sobre la atmósfera. Las motocicletas emiten un 50% menos de dióxido de carbono (CO_2), en comparación con otros vehículos motorizados. Además, el total de motos de nuestro país representan casi el 20% del parque de vehículos de nuestro país, pero solo emiten el 0,51 y el 1,85% de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) y de CO_2, respectivamente. Además, si ponemos el foco en una ciudad como Madrid las motos realizan un 8,8% de los recorridos y emiten solo el 0,2% del dióxido de nitrógeno (NO_2), frente a otros vehículos motorizados, que con el 72% de los recorridos emiten un 69,7%.

Y es que cabe destacar que un vehículo como la moto maniobra con mucha más rapidez y puede sortear cualquier atasco con más facilidad que un coche. Las motos suelen pasar menos tiempo emitiendo sustancias contaminantes (entre un 50-70% menos que un coche).

Las motocicletas, ciclomotores y asimilados, con categoría ambiental B o C no están contemplados en la ordenanza como vehículos objeto de medidas restrictivas. La regulación de la presente ordenanza está dirigida a los vehículos más contaminantes y que más partículas emiten a la atmósfera, como son aquellos que carecen de distintivo ambiental.

Por otro lado, con esta regulación se pretende reducir en una hora el horario de acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de las motocicletas, ciclomotores y triciclos que prestan servicios de

mensajería y reparto a domicilio, ya que, por Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de 22 de diciembre de 2020, podían acceder y circular hasta las 23.59h.

La redacción de artículo 23.3.e).8º) de la OMS propuesta por el Proyecto normativo permite el acceso de las motos con clasificación ambiental B y C en horario de siete a veintitrés horas, horario que compatibiliza adecuadamente las necesidades de movilidad de las personas que necesiten acceder a la ZBEDEP Distrito Centro en moto y las necesidades de distribución de mercancías, incluyendo la entrega de alimentos y cenas a las propias personas residentes de la citada ZBEDEP con el descanso de los vecinos.

Por todo ello, la proporcionalidad y la defensa del interés general que inspiran la normativa, indica que se mantenga el tramo horario establecido en el artículo 23, es decir, de siete a 23 horas.

Por tanto, el horario establecido en la Ordenanza se considera adecuado y permite el cumplimiento de las emisiones establecido en la normativa europea.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación:

La llegada de vehículos particulares a las zonas escolares provoca el incremento de la contaminación atmosférica e incrementa la posibilidad de accidentes a los peatones.

Solicitan la retirada del artículo 23.3e) apartado 17 que se refiere a la excepción a la restricción de acceso y circulación por la ZBEDEP Distrito Centro a los "vehículos que accedan para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan, en los términos previstos en las disposiciones primera y tercera."

Contestación:

La presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios.

Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

Entre las excepciones recogidas en el artículo 23 y en el Anexo III punto 20 de la ordenanza, se encuentra la de dejar y recoger alumnos de educación infantil y primaria. Esta es una reivindicación del sector educativo, concretamente de las escuelas infantiles, colegios de educación infantil y primaria e institutos de secundaria, y los permisos de accesos se limitan a

los días lectivos del calendario escolar, entre el 1 de septiembre y el 30 de junio, y desde las siete a las 20 horas del día para el cual se gestione la autorización.

Estamos hablando de niños de corta edad que estudian en un centro escolar que se incluye dentro de la ZBEDCEP Distrito Centro y que por lo tanto no pueden ir por su cuenta hasta el mismo, sino que tiene que llevarlos sus progenitores o tutores. Es lógico, por tanto, que se permita la actividad de dejarlos y recogerlos del colegio y además se encuadra dentro del espíritu proporcional de la norma y atención al interés general.

El motivo de permitir estos accesos es también por razones de seguridad. Muchos menores no son usuarios del transporte público, y deben estar acompañados de adultos, y no todas las instalaciones dotacionales educativas disponen de un transporte público en la propia puerta del mismo, por lo que se considera adecuado que los padres del alumnado puedan acceder al mismo, siempre y cuando cumplan con la normativa estatal y municipal de tráfico, circulación y seguridad vial en cuanto a la parada o estacionamiento en la zona para dejar y recoger a los alumnos. El incumplimiento de la normativa es sancionado conforme a la LTSV.

Además hay que tener en cuenta que parte del alumnado de colegios situados en el centro no son residentes en el Distrito Centro, si no en otros distritos o, incluso, fuera del término municipal, por lo que en ocasiones no se dispone de otro medio de transporte que el vehículos privado.

El acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos, recogido en el artículo 23.3.d).17ª de la OMS propuesto por el Proyecto normativo, para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan, en los términos previstos en las disposiciones transitorias primera y tercera no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

a) satisface el principio de legalidad en la medida en que tiene por objeto facilitar el acceso de los menores a los centros educativos para la protección de los derechos de los menores de edad, acceso que por las necesidades propias del cuidado del menor debe realizarse mediante el acompañamiento de padres, familiares o personas adultas autorizadas para ello en los centros de educación infantil y primaria;

b) satisface el principio de necesidad porque la autorización se limita a los supuestos estrictamente necesarios: es decir, para el acompañamiento de los menores de los centros de educación infantil y primaria, así como aquellos alumnos de educación secundaria cuyas necesidades así lo exijan (menores con discapacidad, con movilidad reducida, con movilidad funcional, o cualquier menor que por sus circunstancias personales así lo requiera;

c) satisface el principio de proporcionalidad porque: el acceso de los vehículos está sujeto al cumplimiento de los requisitos de clasificación ambiental de los ismos según se potencial contaminante en los términos previstos en los artículos 21 y 23 y las disposiciones transitorias primera y tercera (apartado 5.d de la disposición transitoria tercera) y ; el acceso se circunscribe a los días lectivos del calendario escolar establecido por la Administración educativa comprendido entre el 1 de septiembre y el 30 de junio (apartado primero punto 20 del anexo III de la OMS);

d) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;

e) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el "anillo 2" que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;

f) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, por lo que permitiendo el acceso en estas circunstancias se sigue dando puntual cumplimiento a los objetivos medioambientales previstos en la Ordenanza.

g) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad educativa y promover, con ello, su mejor valoración social.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación:

Con todo el transporte público que existe en el D. Centro, no es necesario entrar al mismo con vehículo privado. El paso de vehículos deriva en un debilitamiento de la calidad de los espacios públicos y se desincentiva la peatonalización.

Solicita la retirada del artículo 23.3e) 18 que se refiere a la excepción para el acceso y circulación por la ZBEDEP Distrito Centro a los "vehículos de trabajadores de establecimientos del interior de la ZBEDEP Distrito Centro con horario nocturno, cuando el horario de entrada o salida del lugar de trabajo esté comprendido entre las cero horas y las seis horas y treinta minutos."

Contestación:

La presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios.

Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

La excepción realizada en el artículo 23 y el Anexo III punto 21 de la ordenanza a los trabajadores en horario nocturno, tiene su justificación precisamente en la falta de transporte público en las horas de la madrugada y en asegurar a estos trabajadores una entrada y salida de su lugar de trabajo.

El Metro de Madrid permanece cerrado al público entre las 1.30 y las 6:00 horas, por lo que no se podría acceder a dicha zona en transporte público a los trabajadores que así lo requiriesen.

El Ayuntamiento de Madrid ofrece a través del servicio nocturno de la EMT, popularmente conocido como "búhos", un amplio servicio de transporte que puede resultar insuficiente para determinados trabajadores nocturnos, por lo que dicho servicio puede no cubrir las necesidades de la totalidad de los trabajadores que desempeñan su jornada laboral en horario nocturno.

Además, muchos de los trabajadores pueden residir fuera del término municipal de Madrid, lo que complicaría aún más el traslado de estas personas.

Las condiciones de la autorización se establecen en el Anexo III de la ordenanza y los interesados deberán aportar Contrato de trabajo y nómina, además de documento del empleador con el horario del trabajador. Solo podrán gestionar el acceso de un único vehículo de clase turismo, ciclomotor, motocicleta y vehículos de tres ruedas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

6º) Alegación:

"Artículo 48. Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimiladas a ciclomotores o a motocicletas. 2. Los ciclomotores, las motocicletas y los vehículos de dos o tres ruedas asimiladas a ciclomotores o a motocicletas se estacionarán dando cumplimiento a las siguientes reglas: c) Se prohíbe el estacionamiento de estos vehículos en los siguientes espacios:

Propuesta. - Incluir un punto 8. Con la siguiente redacción: 8) zona de "orejas" en confluencia de dos aceras que hagan esquina.

Justificación. - Son puntos donde el aparcamiento imposibilita el tránsito peatonal y la visibilidad de los vehículos.

Contestación:

En relación a su alegación sobre el artículo 48, se estima parcialmente la misma indicando que, con el fin de regular y ordenar el estacionamiento en los distintos espacios urbanos, dentro del articulo 48 indicado se establecen una serie de requisitos y limitaciones para proceder a la ordenación y regulación del estacionamiento que se produce en aceras de bicicletas, vehículos de movilidad personal, motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas, para así garantizar la seguridad vial de peatones y resto de vehículos, y ordenar la necesaria convivencia de los distintos modos de transporte que actualmente son utilizados por los ciudadanos.

Las zonas de "orejetas" en esquina se incluyen dentro de estas limitaciones al estacionamiento en aceras, por lo que no procede incluir ninguna limitación exclusiva para dichos espacios.

Se **estima parcialmente la alegación relativa a las orejas** en la medida en que el supuesto de hecho solicitado se encuentra ya incluido en la medida en que se prohíbe el estacionamiento de motos allá donde se incumpla cualquiera de las condiciones de artículo 48.2.b) de la OMS, que incluye la exigencia de un ancho libre de paso de tres metros (apartado 4º) o una distancia mínima de dos metros a los encaminamientos tacto visuales (apartado 5º).

Por otro lado debe recordarse que el artículo 48.2.c).6º) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, prohíbe el estacionamiento "sobre ampliaciones provisionales de aceras". Y que el artículo 48.2.c).7º) prohíbe expresamente el estacionamiento de motos en zonas peatonales que no sean aceras, salvo que lo permita expresamente la señalización. **Por ello no se requiere modificación alguna de Proyecto**

Asimismo debe señalarse que dentro de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 se incrementarán las reservas de estacionamiento exclusivas para motos, bicis y vehículos de movilidad personal en todos los distritos con el fin de mejorar el uso de los espacios peatonales destinándolos principalmente al peatón.

Por todo ello **se estima la alegación, pero la misma no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7º) Alegación:

"Artículo 52. Autorización de estacionamiento. 1.Residentes. Las autorizaciones se otorgarán previa solicitud de la persona interesada, acreditando el cumplimiento de los requisitos y el abono de la tasa fijada en la OFSER. i) Debido a la configuración principalmente peatonal del viario del barrio 16 (Sol), las personas residentes de este barrio podrán estacionar en uno de los barrios colindantes …. 6

Propuesta. - Los residentes podrán aparcar en su zona o en la colindante.

Justificación. - Las pocas plazas o el vivir en calles colindantes con otras zonas provocan la dificultad añadida a aparcar el vehículo realizando más recorridos innecesarios que general más contaminación y molestias a los residentes. EL BARRIO 16 CUANDO ÉSTE NO TIENE PLAZAS NI PARA SUS PROPIOS RESIDENTES…" Es una isla dentro de una isla" El acceso a la zona colindante supone un gran alivio, pero no a la inversa.

Contestación:

En relación con la alegación sobre el artículo 52. Autorización de estacionamiento, en relación con el apartado i) debe señalarse que, tal y como recoge el citado apartado, debido a la configuración principalmente peatonal del viario del barrio 16 (Sol), las personas residentes de este barrio podrán estacionar en uno de los barrios colindantes 11 (Palacio) o 13 (Cortes), en función de la proximidad de su domicilio a uno de estos dos barrios.

Las personas residentes del barrio Sol con domicilio en el interior del perímetro de plaza de Callao, calle de Preciados, Puerta del Sol, calle de Carretas, calle Concepción Jerónima, calle Tintoreros, calle Cuchilleros, calle Cava de San Miguel, calle Fuentes, calle Costanilla de los

Ángeles, plaza de Santo Domingo y calle Jacometrezo podrán estacionar en Sol y en el barrio de Palacio (Zona 161).

Las personas residentes del barrio Sol con domicilio en el interior del perímetro de plaza de Callao, calle de Preciados, Puerta del Sol, calle de Carretas, plaza de Jacinto Benavente, calle Cruz, plaza Canalejas, calle Sevilla, calle Virgen de los Peligros y calle Gran Vía podrán estacionar en el barrio Sol y en el barrio de Cortes (Zona 163).

La totalidad de plazas de estacionamiento regulado en dichos barrios es zona verde.

Por lo anterior se desestima la alegación indicada, ya que incluir al resto de barrios colindantes significaría que de facto los residentes del Barrio 16 podrían estacionar en la totalidad de plazas del Distrito Centro, de forma que se crearía una clara diferenciación y un claro desequilibrio, no solo entre los distintos barrios del Distrito Centro si no también con el resto del barrios dentro de la zona SER, en relación a las plazas para residentes y su uso por parte de los vecinos residentes en cada barrio, en comparación con los vecinos residentes en el Barrio 16 de Sol.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

8º) Alegación:

"Capítulo IV. Reservas". "Artículo 73. Uso. Podrán utilizar estas reservas las motocicletas y los ciclomotores de dos y tres ruedas, así como las bicicletas, las bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP, no pudiendo hacer uso de ellas ningún otro tipo de vehículo durante el horario que expresamente se determine. Los vehículos de este tipo que estén ligados al ejercicio de una actividad de explotación económica, incluidas la actividad de arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija y la actividad de reparto de comida y bienes, podrán estacionar en las reservas municipales siempre que no ocupen más del cincuenta por ciento de las plazas existentes en cada concreta reserva de estacionamiento, computando a tal efecto el número total de los distintos tipos de vehículos de todas las actividades económicas estacionados en dicha reserva."

Propuesta. - Reducir del 50% al 25% la reserva para vehículos ligados al ejercicio de una actividad.

Justificación. - Es una actividad privada haciendo uso de un espacio público y escaso.

Contestación:

Desde la entrada en vigor de la vigente OMS se ha producido un incremento considerable de las motos y motocicletas en arrendamiento sin conductor en la ciudad de Madrid. Esto estaba provocando que las mismas utilizasen las reservas de plazas de aparcamiento autorizadas de forma masiva, en perjuicio del motorista privado.

Por todo ello, se ha limitado a un máximo del 50% de la ocupación temporal de las citadas zonas, y se considera que es un porcentaje suficiente para la convivencia entre las motos de arrendamiento y las de carácter privativo.

Reducir aún más dicho porcentaje provocaría una insuficiencia de espacios de estacionamiento para este tipo de vehículos. No debemos olvidar que en la actualidad existen en torno a 11.000 plazas de aparcamientos para motos, y el parque móvil de motos puede ascender a en torno a 250.000 motos en la ciudad de Madrid, por lo que reducir aún más las plazas para este tipo de empresas haría casi inviable su estacionamiento.

El objetivo del artículo 73 de la OMS es que el peatón, habitualmente residente en la zona, pueda disfrutar de los espacios peatonales de su barrio.

La redacción de artículo 73 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo tiene como fin evitar un incremento permanente y continuado del estacionamiento en aceras y zonas peatonales de los vehículos que se indican en el mismo, vehículos que estén ligados al ejercicio de una actividad de explotación económica, incluidas la actividad de arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija, y la actividad de reparto de comida y bienes.

Por último debe señalarse que con ese mismo fin, dentro de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, se incrementarán las reservas de estacionamiento exclusivas para motos, bicis y vehículos de movilidad personal en todos los distritos con el fin de mejorar el uso de los espacios peatonales destinándolos principalmente al peatón.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

9º) Alegación:

Solicita la supresión del punto primero, que permite la contratación de abonos de residentes a personas físicas o jurídicas titulares de actividades económicas y otras que desarrollen su actividad profesional o económica en inmuebles ubicados en el área de influencia del aparcamiento.

Contestación:

El artículo 126.1 de la vigente OMS establece que:

> *"Artículo 126. Requisitos.*
> *1. Podrán contratar abonos de residentes, por orden de prioridad, las personas que formen parte de los siguientes colectivos:*
> *a) residentes en el área de influencia que acrediten disponer de la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, que gozarán de prioridad en la asignación de plazas respecto del resto de colectivos;*
> *b) el resto de residentes en el área de influencia, que gozarán de prioridad en la asignación de plazas respecto del tercer colectivo;*
> *c) personas físicas y jurídicas titulares de actividades económicas y otras personas que desarrollen su actividad profesional o económica en inmuebles ubicados en el área de influencia del aparcamiento".*

El Proyecto normativo propone dar la siguiente redacción:

"Artículo 126. Requisitos.

1. Solo podrán contratar abonos de residentes las personas que cumplan el requisito subjetivo, por orden de prioridad, de formar parte de los siguientes colectivos, ordenados por su prioridad a efectos de poder contratar abonos de residentes:
a) residentes en el área de influencia que acrediten disponer de la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, que gozarán de prioridad en la asignación de plazas respecto del resto de colectivos;
b) el resto de residentes en el área de influencia, que gozarán de prioridad en la asignación de plazas respecto del tercer colectivo;
c) personas físicas y jurídicas titulares de actividades económicas y otras personas que desarrollen su actividad profesional o económica en inmuebles ubicados en el área de influencia del aparcamiento".

En el propio artículo 126 se establece un orden de prioridad por colectivos para contratar los abonos de residentes: residentes con tarjetas de estacionamiento para personas con movilidad reducida, el resto de los residentes en el área de influencia de que se trate y las personas físicas y jurídicas titulares de actividades económicas y otras personas que desarrollen su actividad profesional o económica en inmuebles ubicados en el área de influencia del aparcamiento.

La redacción propuesta protege los intereses de los residentes con movilidad reducida y el resto de las personas físicas residentes en el área de influencia del respectivo aparcamiento al otorgarles prioridad en la asignación de plazas respecto al tercer colectivo, que son las personas físicas y jurídicas titulares de actividades económicas o profesionales, aclarando expresamente que los colectivos se ordenan *"por su prioridad a efectos de poder contratar abonos de residentes".* Por lo tanto, el orden de prioridad establecido por la normativa es claro y quedan totalmente protegidos los residentes.

Esto no es óbice a que deba permitirse, también, la contratación de abonos para aquellas personas que desarrollen una actividad económica en la zona de influencia del aparcamiento y para aquellos profesionales que trabajen en un local de la misma.

Las personas físicas y jurídicas titulares de actividades económicas ubicadas en el área de influencia de un aparcamiento pueden necesitar la contratación de un abono de residentes de media o larga duración en un aparcamiento municipal de residentes en régimen de gestión de abonos, considerando que se debe permitir la contratación de los abonos para residentes a aquellas personas físicas y jurídicas que desarrollan una actividad económica o profesional, dinamizando la zona de actuación y contribuyendo a crear un flujo positivo en la misma.

Con ello se reduce el tráfico de agitación, se eliminan vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la vía pública sin perjudicar los derechos de las personas físicas residentes que disponen de prioridad en la contratación de estos abonos de media y larga duración.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

10º) Alegación:

Suprimir el punto 5c) de la Disposición Transitoria Tercera de la ordenanza, al ser innecesario, pues los vehículos que indiquen las empresas y autónomos no necesitan permiso de acceso, al no poder acceder a la ZBEDEP Distrito Centro.

5)" Hasta el 31 de diciembre de 2024 se permitirá el acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los siguientes vehículos con clasificación ambiental A, siempre que figuren de alta como autorizados en el sistema de gestión de acceso al Distrito Centro, en los términos y con sujeción a los requisitos ambientales generales, permanentes y temporales, para la circulación de vehículos en las vías urbanas de titularidad municipal:"

C) "Los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicados en el interior del Distrito Centro, referidos en el artículo 23.3d) 3º."

Contestación:

Contestación:

1. La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de :

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE".

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad, mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro".

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica".

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP, que se crearían si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

e) necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/ce del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa de carácter básico, como la Ley 34 /2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante LCA).

Por lo tanto se han creado dos nuevas zonas de especial protección, Distrito Centro y Plaza Elíptica, donde

La creación de "Madrid ZBE" y de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica" se adopta normativamente en desarrollo de los planes y estrategias municipales para mejorar la calidad del aire , concretamente del "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" y de la" Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

2. Partiendo de la base y de la experiencia previa acumulada durante la vigencia de la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central, anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid como consecuencia de determinados defectos formales en su tramitación, la presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma de ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en dicha Zona a los residentes.

3. En este sentido, el Proyecto normativo toma en consideración las especiales circunstancias del Distrito Centro, tanto en materia de contaminación ambiental como de la intensa demanda de uso del espacio público.

En relación a la necesidad de ordenación del espacio público el Proyecto normativo, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, considera adecuado permitir el acceso de los vehículos de los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina
ubicada en el interior del Distrito Centro y los de las personas invitadas por éstos, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y a las normas de gestión del anexo III.

4. Con ello se pretende poner en valor el papel de desarrollo socioeconómico que desempeñan las empresas y los autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro, al objeto de incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro.

Su acceso para el desarrollo de su actividad no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

d) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;

e) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el "anillo 2" que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de

norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;

f) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360;

b) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad económica y promover, con ello, su mejor valoración social.

5. Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

6. El régimen transitorio establecido en este artículo finaliza el 31 de diciembre de 2024 y hasta esa fecha, los vehículos turismo dados de alta en el sistema de gestión de accesos por los comerciantes y autónomos y con categoría ambiental A podrán circular por las vías urbanas de Madrid.

Pueden dar de alta hasta tres matrículas y el acceso debe resultar imprescindible para el adecuado desarrollo de la actividad. Por lo tanto, se guarda el equilibrio y proporcionalidad entre el interés general y los diferentes usos que se puede dar a la movilidad en nuestra ciudad.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

11º) Alegación:

En el Anexo III de la ordenanza se establecen los Criterios de Gestión de los Permisos de Acceso y Circulación de Vehículos por la ZBEDEP Distrito Centro.

En el punto 3 se establece entre ellos: " Los vehículos turismo de las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicado en el interior del Distrito Centro".

Se solicita que se deje este apartado para los vehículos industriales y no para los vehículos personales de los comerciantes.

El Distrito Centro tiene suficiente transporte público y no es necesario el acceso de los vehículos particulares de los comerciantes.

Contestación:

1. La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento

continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de :

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE".

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad, mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro".

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica".

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP, que se crearían si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

e) necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/ce del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa de carácter básico, como la Ley 34 /2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante LCA).

Por lo tanto se han creado dos nuevas zonas de especial protección, Distrito Centro y Plaza Elíptica, donde

La creación de "Madrid ZBE" y de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica" se adopta normativamente en desarrollo de los planes y estrategias municipales para mejorar la calidad del aire , concretamente del "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" y de la" Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

2. Partiendo de la base y de la experiencia previa acumulada durante la vigencia de la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central, anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid como consecuencia de determinados defectos formales en su tramitación, la presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma de ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en dicha Zona a los residentes.

3. En este sentido, el Proyecto normativo toma en consideración las especiales circunstancias del Distrito Centro, tanto en materia de contaminación ambiental como de la intensa demanda de uso del espacio público.

En relación a la necesidad de ordenación del espacio público el Proyecto normativo, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, considera adecuado permitir el acceso de los vehículos de los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina
ubicada en el interior del Distrito Centro y los de las personas invitadas por éstos, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y a las normas de gestión del anexo III.

4. Con ello se pretende poner en valor el papel de desarrollo socioeconómico que desempeñan las empresas y los autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro, al objeto de incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro.

Su acceso para el desarrollo de su actividad no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

g) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;

h) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el “anillo 2” que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;

i) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360;

c) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad económica y promover, con ello, su mejor valoración social.

5. En el punto nº 8 de la Disposición Transitoria Tercera, entre los criterios de Gestión de los Permisos de Acceso y Circulación de Vehículos por la ZBEDEP Distrito Centro, se encuentran los Vehículos industriales debidamente rotulados e identificados que presten servicios de urgencias en la vía pública sobre suministro de agua, gas, electricidad o telecomunicaciones y de sus contratistas que realicen obras en la vía pública.

Por lo tanto, ya hay un epígrafe destinado a los vehículos industriales y no es necesario suprimir ningún otro.

El sentido de permitir el acceso a los vehículos turismo de empresas y autónomos que tengan un local en interior del Distrito, se debe a la promoción de la actividad económica de estos sectores, que toda Administración debe procurar e incentivar.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí de la MAIN.**

12º) Alegación:

El Anexo III punto 12e) del Proyecto inicial de Ordenanza establece que el acceso al Distrito Centro de los vehículos de distribución urbana de Mercancías y servicios comerciales y profesionales se permitirá dentro de las franjas horarias indicadas en el apartado cuarto de la Disposición Transitoria Tercera.

No se aplicarán dichas limitaciones de horarios a los vehículos destinados al servicio de entrega de medicamentos a centros sanitarios, oficinas de farmacias y centros de vacunación.

Se propone prohibir el acceso a los vehículos A desde la aprobación de la norma, el acceso a los vehículos con categoría ambiental B a partir del 31 de Diciembre del 2023 y reducir los horarios del resto de vehículos de 7 a 13 horas para todo tipo de vehículos independientemente de las etiquetas.

Solo se mantendrá la cláusula referente al servicio de entrega de medicamentos
Cuando los horarios para el reparto de mercancías dentro del D Centro se asimilan al resto de la ciudad, el descanso vecinal y los ruidos se agravan.

Contestación:

1. El apartado 4 de la disposición transitoria tercera regula el período transitorio para la imprescindible adaptación de las empresas de transporte y distribución al cumplimiento de la normativa de la ZBEDEP Distrito Centro. Se trata de un elemento básico de la proporcionalidad de la norma que facilita la disposición de un plazo de tiempo razonable para que las empresas lleven a cabo las adaptaciones que consideren oportunas.

El cuadro de horarios establecido en el apartado cuarto de la Disposición Transitoria Tercera está realizado en función de la MMA, el periodo y la categoría del vehículo, todo ello dentro de los principios de proporcionalidad y transitoriedad que inspira la presente norma.

Por lo tanto, no procede acortar los plazos para restringir el acceso y circulación de los vehículos de la DUM al Distrito Centro, ya que se ha establecido un escalado de restricciones, comenzando por los vehículos más contaminantes y de más MMA hasta los vehículos ECO Y CERO emisiones.

Es importante destacar que la apuesta del Ayuntamiento de Madrid por el vehículo eléctrico es clara y determinante, debido a la sostenibilidad ambiental y acústica de los mismos y a la falta de emisión de gases contaminantes a la atmósfera. Por lo tanto, las mayores ventajas y flexibilidad horaria se corresponden con este tipo de vehículos.

2. En cuanto al horario de carga y descarga de mercancías debe señalarse que es objeto de análisis y regulación específica en la señalización instalada en las reservas de carga y descarga. Debe recordarse que la distribución urbana de mercancías no se limita al suministro a la hostelería y restauración de la ZBEDEP Distrito Centro, sino que incluye el suministro de alimentos a supermercados, de bienes a los comercios y de comunicación postal y mercancías a los hogares que llevan a cabo compras a distancia habitualmente mediante el comercio electrónico.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza pero sí de la MAIN.

13º) Alegación:

El Anexo III del Proyecto Inicial de Ordenanza en su punto 19 establece la gestión de accesos para los vehículos que utilicen los Abogados del Servicio de Guardia del Tuno de Oficio que proporcionen asistencia letrada al detenido y a las personas víctimas de los delitos de la violencia de género, en las Comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro.

Se propone dejar este artículo para los vehículos del despacho de Abogados y no para aquellos particulares de los letrados, puesto que existe suficiente transporte público en el Distrito Centro.

Contestación:

El artículo 520.5 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal señala que aquellos abogados que se encuentren de guardia durante 24 horas tienen que acudir al centro indicado "a la mayor brevedad posible", utilizando para ello el medio de transporte más ágil en cada momento que, en la mayoría de las ocasiones, es su vehículo privado.

Hay que tener en cuenta que el letrado tiene un máximo de tres horas para llegar, pero que lo idóneo es hacerlo cuanto antes. Es decir, que lo conveniente nunca es agotar ese margen de tiempo para facilitar su servicio de asistencia letrada al detenido.

La excepción del artículo 23.3.d).16º de la OMS se circunscribe a los vehículos que utilicen los abogados del Servicio de Guardia del Turno de Oficio que proporcionen asistencia letrada al detenido y a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas en las Comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro, para el ejercicio exclusivo de dicho servicio de guardia.

Se trata de una excepción:

a) legal, porque tiene por objeto facilitar las condiciones materiales para la protección del derecho fundamental a la tutela judicial efectiva y la asistencia letrada en los términos perentorios establecidos por la Ley de Enjuiciamiento Criminal;

b) necesaria para facilitar el acceso de los abogados del servicio de guardia del turno de oficio a las Comisarías afectadas por la ZBEDEP Distrito Centro para asistir al detenido y a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas;

c) racional, porque con esta excepción se pretende facilitar el acceso lo antes posible de los abogados del turno de oficio para la asistencia al detenido y a las víctimas de los delitos para los que la Ley de Enjuiciamiento Criminal establece un plazo de asistencia máximo de tres horas, que puede producirse a cualquier hora del día y que puede necesitar el acceso de la abogada u abogado en su vehículo privado;

d) proporcional, porque no se permite el acceso a cualquier abogada/o sino solo a los que forman parte del servicio de guardia del turno de oficio; porque no permite el paso por la ZBEDEP para acceder a cualquier comisaría sino que se autoriza exclusivamente el acceso de aquellos vehículos de abogados de servicio de guardia del turno de oficio que vayan a prestar asistencia letrada en las comisarías de Centro y Retiro; y porque no se autoriza para la asistencia de cualquier delito, sino exclusivamente para la asistencia letrada por abogados del servicio de guardia del turno de oficio que requieran prestar su asistencia letrada a una persona detenida o a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas en las comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro.

El punto 19 del Anexo III del Proyecto inicial de Ordenanza otorga toda la responsabilidad de la tramitación de los accesos de los vehículos a la ZBEDEP Distrito Centro, al propio Colegio de Abogados.

Así se proporcionará al Colegio de Abogados de Madrid el alta en el sistema General de accesos y será este quien suscriba una declaración responsable comprometiéndose a incluir solo aquellas matrículas que van a realizar el servicio en las Comisarías del Distrito Centro.

De la misma manera será el Colegio de Abogados quien podrá otorgar diez permisos diarios para este objeto, sin perjuicio de su posible y posterior ampliación en caso de mayor necesidad justificada.

En base a lo aquí expuesto, es indiferente si el vehículo es propiedad del Colegio o del letrado, pues lo importante es la gestión diaria de hasta 10 vehículos como máximo por parte del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid para acceder y circular por el Distrito Centro.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de Ordenanza, pero sí de la MAIN.

14º) Alegación:

En relación con el Anexo III de la Ordenanza, punto nº 20 sobre los vehículos que accedan a la ZBEDEP Distrito Centro para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan.

Se propone suprimir este artículo, puesto que las personas con alguna minusvalía ya se encuentran reguladas en otros artículos de la norma y además hay suficiente transporte público en el Distrito Centro para cubrir estas situaciones.

Contestación:

La presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios.

Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

Entre las excepciones recogidas en el artículo 23 y en el Anexo III punto 20 de la ordenanza, se encuentra la de dejar y recoger alumnos de educación infantil y primaria. Esta es una reivindicación del sector educativo, concretamente de las escuelas infantiles, colegios de educación infantil y primaria e institutos de secundaria, y los permisos de accesos se limitan a los días lectivos del calendario escolar, entre el 1 de septiembre y el 30 de junio, y desde las siete a las 20 horas del día para el cual se gestione la autorización.

Estamos hablando de niños de corta edad que estudian en un centro escolar que se incluye dentro de la ZBEDCEP Distrito Centro y que por lo tanto no pueden ir por su cuenta hasta el mismo, sino que tiene que llevarlos sus progenitores o tutores. Es lógico, por tanto, que se permita la actividad de dejarlos y recogerlos del colegio y además se encuadra dentro del espíritu proporcional de la norma y atención al interés general.

El motivo de permitir estos accesos es también por razones de seguridad. Muchos menores no son usuarios del transporte público, y deben estar acompañados de adultos, y no todas las instalaciones dotacionales educativas disponen de un transporte público en la propia puerta del mismo, por lo que se considera adecuado que los padres del alumnado puedan acceder al mismo, siempre y cuando cumplan con la normativa estatal y municipal de tráfico, circulación y seguridad vial en cuanto a la parada o estacionamiento en la zona para dejar y recoger a los alumnos. El incumplimiento de la normativa es sancionado conforme a la LTSV.

Además hay que tener en cuenta que parte del alumnado de colegios situados en el centro no son residentes en el Distrito Centro, si no en otros distritos o, incluso, fuera del término municipal, por lo que en ocasiones no se dispone de otro medio de transporte que el vehículos privado.

El acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos, recogido en el artículo 23.3.d).17ª de la OMS propuesto por el Proyecto normativo, para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan, en los términos previstos en las disposiciones transitorias primera y tercera no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

a) satisface el principio de legalidad en la medida en que tiene por objeto facilitar el acceso de los menores a los centros educativos para la protección de los derechos de los menores de edad, acceso que por las necesidades propias del cuidado del menor

debe realizarse mediante el acompañamiento de padres, familiares o personas adultas autorizadas para ello en los centros de educación infantil y primaria;

b) satisface el principio de necesidad porque la autorización se limita a los supuestos estrictamente necesarios: es decir, para el acompañamiento de los menores de los centros de educación infantil y primaria, así como aquellos alumnos de educación secundaria cuyas necesidades así lo exijan (menores con discapacidad, con movilidad reducida, con movilidad funcional, o cualquier menor que por sus circunstancias personales así lo requiera;

c) satisface el principio de proporcionalidad porque: el acceso de los vehículos está sujeto al cumplimiento de los requisitos de clasificación ambiental de los ismos según se potencial contaminante en los términos previstos en los artículos 21 y 23 y las disposiciones transitorias primera y tercera (apartado 5.d de la disposición transitoria tercera) y ; el acceso se circunscribe a los días lectivos del calendario escolar establecido por la Administración educativa comprendido entre el 1 de septiembre y el 30 de junio (apartado primero punto 20 del anexo III de la OMS);

d) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;

e) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el “anillo 2” que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;

f) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, por lo que permitiendo el acceso en estas circunstancias se sigue dando puntual cumplimiento a los objetivos medioambientales previstos en la Ordenanza.

g) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad educativa y promover, con ello, su mejor valoración social.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí de la MAIN** para incluir la argumentación expuesta.

15º) Alegación:

En relación con el Anexo III punto 21 de la Ordenanza, sobre los vehículos de personas trabajadoras de establecimientos del interior de la ZBEDEP Distrito Centro con horario nocturno. Se propone suprimir este artículo porque el Distrito Centro está bien cubierto de transporte público en esa franja horaria.

Contestación:

La presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios.

Se trata además de normas proporcionales porque circunscriben su contenido al ámbito territorial y a las restricciones y prohibiciones imprescindibles para satisfacer los intereses generales citados, recogen excepciones para compatibilizar los derechos individuales que pudieran verse afectados y disponen de regímenes transitorios para que las personas se adapten a su cumplimiento.

La excepción realizada en el artículo 23 y el Anexo III punto 21 de la ordenanza a los trabajadores en horario nocturno, tiene su justificación precisamente en la falta de transporte público en las horas de la madrugada y en asegurar a estos trabajadores una entrada y salida de su lugar de trabajo.

El Metro de Madrid permanece cerrado entre las 1.30 y las 6:00 horas, por lo que dicho servicio no permite satisfacer durante dicho horario las necesidades de transporte de aquellos trabajadores que por desempeñar su jornada laboral durante dicho horario así lo requiriesen.

El horario nocturno de los trabajadores puede tener una hora de comienzo o de finalización en la que el transporte público resulte insuficiente, por lo que la OMS debe contemplar este tipo de situaciones para favorecer el acceso de los trabajadores al desempeño de las actividades laborales nocturnas en una zona de la ciudad en la que se desarrollan muchos servicios nocturnos, tanto servicios privados como servicios públicos.

El hecho de que muchos trabajadores puedan residir fuera del término municipal de Madrid dificulta sus opciones de transporte.

Pese a que el Ayuntamiento de Madrid ofrece un amplio servicio de transporte a través del servicio nocturno de la EMT, popularmente conocido como “buhos”, éste puede resultar insuficiente para determinados trabajadores nocturnos, por lo que dicho servicio puede no cubrir las necesidades de la totalidad de los trabajadores que desempeñan su jornada laboral en horario nocturno.

Las condiciones de la autorización se establecen en el Anexo III de la ordenanza y los interesados deberán aportar Contrato de trabajo y nómina, además de documento del empleador con el horario del trabajador. Solo podrán gestionar el acceso de un único vehículo de clase turismo, ciclomotor, motocicleta y vehículos de tres ruedas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí de la MAIN** para incluir la argumentación expuesta.

16ª) Alegación. Convivencia de Modos.

Solicita incluir un tipo de vías que permita la convivencia de modos, es decir que sea compatible la zona peatonal con el tránsito de vehículos, como por ejemplo los autobuses de la EMT, como en la calle Arenal.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

mm) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.

nn) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

Sin perjuicio de ello se informa que el artículo 20.2.e) de la vigente OMS establece que la prohibición de circulación de vehículos no afecta a los vehículos de transporte público regular de viajeros, tanto de uso general como especial, así como los de asistencia a la operación de tales servicios. En cualquier caso la circulación de vehículos por zonas y vías peatonales es y debe ser excepcional por el propio concepto de zona peatonal.

17ª) Alegación. Prohibición de Aparcamientos.

Solicita la prohibición total de aparcamiento para cualquier tipo de vehículos en zonas de acceso a colegios, museos, centros culturales, de salud, etc por cuestiones de seguridad, ya que son zonas de mucho tránsito peatonal.

Contestación:

Se desestima porque las reservas por motivos de seguridad se señalizan verticalmente. En relación al estacionamiento de vehículos de dos o tres ruedas en las aceras de colegios, museos, centros de salud se considera que la regulación de los apartados 1 y 2 del artículo 48 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, solo será posible si se garantiza el ancho libre de paso y la distancia respecto de los encaminamientos peatonales.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

18ª) Alegación. Prohibición de Aparcamientos.

Solicita la prohibición total de aparcamiento de motocicletas de arrendamiento sin conductor y sin base fija en zonas señalizadas como verde (aparcamientos de residentes).

Contestación:

Se desestima la alegación que solicita la prohibición total de estacionamiento de motocicletas de arrendamiento sin conductor de corta duración y sin base fija en zona señalizada como

verde (aparcamiento de residentes), se desestima la misma indicando que, incluir dicha prohibición incrementaría el estacionamiento de dichos vehículos en general tanto de forma correcta como de forma indebida en las aceras, espacios destinados preferentemente para el uso peatonal.

Con el fin de reducir el estacionamiento de motos, bicis y vehículos de movilidad personal en zonas de estacionamiento para residentes, dentro de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, el Ayuntamiento de Madrid está trabajando en incrementar las reservas de estacionamiento exclusivas para ese tipo de vehículos en todos los distritos con el fin asimismo de mejorar el uso de los espacios peatonales destinándolos principalmente al peatón.

En concreto desde el mes de agosto de 2021 se han ido creando y ampliando el parque de aparcamientos de motos, y se va a pasar de las 11.516 plazas existentes en la actualidad a 25.000 nuevas plazas, en un periodo de dos años.

Con esta política de promoción de las reservas específicas para motos se pretende reducir el estacionamiento de estos vehículos en las aceras. Lo que no se considera oportuno es la prohibición de la utilización de plazas disponibles en el SER, pues son vehículos con los mismos derechos a poder estacionar donde la normativa lo permite.

Por todo ello se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 140

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715200 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación. Artículo 22.3.a) OMS

Expone que se incluya en el articulado citado la prohibición de acceso por motivos de intensidad del tráfico.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 22.3 de la OMS regula las medidas a adoptar en la ordenación permanente de tráfico de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante ZBEDEP) para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico motorizado. La creación de una zona de bajas emisiones debe ser objeto de regulación mediante ordenanza municipal por afectar a los derechos y deberes de los ciudadanos.

El Ayuntamiento de Madrid, entre sus competencias en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial dispone de facultades de regulación y ordenación de tráfico por motivos de intensidad del tráfico atribuidas expresamente por el artículo 7 de la LTSV y los artículos 38 a 40 de la LCREM.

Estas competencias se ejercen de forma continuada por la Policía Municipal y los Agentes de Movilidad en aplicación directa de la legislación estatal de tráfico y de régimen local especial de Madrid.

En aquellos supuestos en los que se requiera la adopción de medidas extraordinarias y temporales de tráfico la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente regula en su artículo 35 la posibilidad de adoptar restricciones por intensidad del tráfico. El Proyecto normativo propone regular dichos supuestos en el artículo 25 de la OMS con la siguiente redacción propuesta por el Proyecto normativo:

> *"Artículo 25. Medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.*
>
> *1. El órgano municipal competente podrá implantar medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad vial, seguridad ciudadana, protección de la integridad*
> *de los espacios públicos y privados y prevención de situaciones de grave congestión de tráfico, o cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.*
>
> *2. Las medidas extraordinarias y temporales de restricción del tráfico, de limitación de la velocidad y de prohibición del estacionamiento de vehículos que podrán adoptarse cuando proceda son:*
>
> > *a) La modificación de los límites de velocidad establecidos para la circulación de vehículos en determinadas vías urbanas, travesías y tramos de acceso a la ciudad de Madrid.*
> > *b) La prohibición o limitación del estacionamiento de vehículos, con carácter general o de determinados vehículos, en las vías públicas, en determinadas zonas y horarios, así como en el ámbito territorial del SER y, en su caso, en los aparcamientos públicos rotacionales de titularidad municipal.*
> > *c) La prohibición total o parcial de circulación en determinadas vías y horarios bien con carácter general o de determinados vehículos.*
> > *d) La limitación o modificación de horarios de carga y descarga.*
> > *(…)"*

No deben confundirse, por tanto, las medidas de ordenación permanente del tráfico para crear una zona de bajas emisiones destinada a la protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, de las medidas ordinarias o extraordinarias de ordenación y regulación del tráfico en los supuestos de elevada intensidad del tráfico. Son supuestos distintos objeto de una regulación específica en la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación. Artículo 23.3.d).3º) ZBEDEP

Expone la supresión del apartado 3.d).3º), es decir, prohibir el acceso a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro a los comerciantes, y a las personas invitadas por estos.

Contestación:

1. La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de :

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE".

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad, mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro".

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica".

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP, que se crearían si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

e) necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/ce del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa de carácter básico, como la Ley 34 /2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante LCA).

Por lo tanto se han creado dos nuevas zonas de especial protección, Distrito Centro y Plaza Elíptica, donde

La creación de "Madrid ZBE" y de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica" se adopta normativamente en desarrollo de los planes y estrategias municipales para mejorar la calidad del aire , concretamente del "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" y de la" Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

2. Partiendo de la base y de la experiencia previa acumulada durante la vigencia de la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central, anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid como consecuencia de determinados defectos formales en su tramitación, la presente ordenanza

crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma de ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en dicha Zona a los residentes.

3. En este sentido, el Proyecto normativo toma en consideración las especiales circunstancias del Distrito Centro, tanto en materia de contaminación ambiental como de la intensa demanda de uso del espacio público.

En relación a la necesidad de ordenación del espacio público el Proyecto normativo, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, considera adecuado permitir el acceso de los vehículos de los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina
ubicada en el interior del Distrito Centro y los de las personas invitadas por éstos, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y a las normas de gestión del anexo III.

4. Con ello se pretende poner en valor el papel de desarrollo socioeconómico que desempeñan las empresas y los autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro, al objeto de incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro.

Su acceso para el desarrollo de su actividad no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

j) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;

k) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el “anillo 2” que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;

l) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360;

d) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad económica y promover, con ello, su mejor valoración social.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí de la MAIN.**

3ª) Alegación. Artículo 23. Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro.

Expone que en el apartado 8º, se reduzca el horario de acceso de las motocicletas, ciclomotores y vehículos de tres ruedas de 7 a 21 horas.

Contestación:

Por regla general una motocicleta emite menos gases contaminantes sobre la tierra respecto al coche.

Pero según datos contrastados, las motos generan menos gases contaminantes sobre la atmósfera. Las motocicletas emiten un 50% menos de dióxido de carbono (CO2), en comparación con otros vehículos motorizados. Además, el total de motos de nuestro país representan casi el 20% del parque de vehículos de nuestro país, pero solo emiten el 0,51 y el 1,85% de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) y de CO2, respectivamente. Además, si ponemos el foco en una ciudad como Madrid las motos realizan un 8,8% de los recorridos y emiten solo el 0,2% del dióxido de nitrógeno (NO2), frente a otros vehículos motorizados, que con el 72% de los recorridos emiten un 69,7%.

Y es que cabe destacar que un vehículo como la moto maniobra con mucha más rapidez y puede sortear cualquier atasco con más facilidad que un coche. Las motos suelen pasar menos tiempo emitiendo sustancias contaminantes (entre un 50-70% menos que un coche).

La redacción de artículo 23.3.e).8º) de la OMS propuesta por el Proyecto normativo permite el acceso de las motos con clasificación ambiental B y C en horario de siete a veintitrés horas, horario que compatibiliza adecuadamente las necesidades de movilidad de las personas que necesiten acceder a la ZBEDEP Distrito Centro en moto y las necesidades de distribución de mercancías, incluyendo la entrega de alimentos y cenas a las propias personas residentes de la citada ZBEDEP con el descanso de los vecinos.

Por tanto, el horario establecido en la Ordenanza se considera adecuado y permite el cumplimiento de las emisiones establecido en la normativa europea.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación. Artículo 23.3.e).17º Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro.

Solicita la supresión del apartado 17º del artículo 23.3.e) de la OMS, para no permitir el acceso a vehículos que dejen o recojan a alumnos de educación infantil y primaria, así como los de secundaria cuyas necesidades así lo exijan.

Contestación:

Todos los colegios del término municipal en el que existen problemas de acceso, tienen establecido un protocolo de movilidad para que la entrada y salida de los vehículos de los alumnos no genere congestión del tráfico.

El motivo de permitir estos accesos es también por razones de seguridad. Muchos menores no son usuarios del transporte público, y deben estar acompañados de adultos, y no todas las instalaciones dotacionales educativas disponen de un transporte público en la propia puerta del mismo, por lo que se considera adecuado que los padres del alumnado puedan acceder al mismo, siempre y cuando cumplan con la normativa estatal y municipal de tráfico, circulación y seguridad vial en cuanto a la parada o estacionamiento en la zona para dejar y recoger a los alumnos. El incumplimiento de la normativa es sancionado conforme a la LTSV.

Además hay que tener en cuenta que parte del alumnado de colegios situados en el centro no son residentes en el Distrito Centro, si no en otros distritos o, incluso, fuera del término municipal, por lo que en ocasiones no se dispone de otro medio de transporte que el vehículos privado.

El acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos, recogido en el artículo 23.3.d).17ª de la OMS propuesto por el Proyecto normativo, para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan, en los términos previstos en las disposiciones transitorias primera y tercera no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

e) satisface el principio de legalidad en la medida en que tiene por objeto facilitar el acceso de los menores a los centros educativos para la protección de los derechos de los menores de edad, acceso que por las necesidades propias del cuidado del menor debe realizarse mediante el acompañamiento de padres, familiares o personas adultas autorizadas para ello en los centros de educación infantil y primaria;

f) satisface el principio de necesidad porque la autorización se limita a los supuestos estrictamente necesarios: es decir, para el acompañamiento de los menores de los centros de educación infantil y primaria, así como aquellos alumnos de educación secundaria cuyas necesidades así lo exijan (menores con discapacidad, con movilidad reducida, con movilidad funcional, o cualquier menor que por sus circunstancias personales así lo requiera;

g) satisface el principio de proporcionalidad porque: el acceso de los vehículos está sujeto al cumplimiento de los requisitos de clasificación ambiental de los ismos según se potencial contaminante en los términos previstos en los artículos 21 y 23 y las disposiciones transitorias primera y tercera (apartado 5.d de la disposición transitoria tercera) y ; el acceso se circunscribe a los días lectivos del calendario escolar establecido por la Administración educativa comprendido entre el 1 de septiembre y el 30 de junio (apartado primero punto 20 del anexo III de la OMS);

h) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;

i) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el "anillo 2" que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;

j) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, por lo que permitiendo el acceso en estas circunstancias se sigue dando puntual cumplimiento a los objetivos medioambientales previstos en la Ordenanza.

k) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad educativa y promover, con ello, su mejor valoración social.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación. Artículo 23. Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro.

Expone la supresión del apartado 18º, para no permitir el acceso a vehículos de trabajadores de la zona entre las 1.30 y las 6.30 siempre que no se disponga cerca del lugar de trabajo, a diez minutos andando, de autobús nocturno.

Contestación:

Efectivamente el horario del metro de Madrid está cerrado entre las 1.30 y las 6:00 horas, por lo que no se podría acceder a dicha zona en transporte público a los trabajadores que así lo requiriesen.

Sin embargo, el horario nocturno de los trabajadores suele ser más amplio y estar integrado en las horas durante cuales el transporte público es inexistente, por lo que la OMS debe contemplar este tipo de situaciones para favorecer el acceso de los trabajadores al desempeño de las actividades laborales nocturnas.

Además, muchos de los trabajadores pueden residir fuera del término municipal de Madrid, lo que complicaría aún más el traslado de estas personas.

El Ayuntamiento de Madrid ofrece a través del servicio nocturno de la EMT, popularmente conocido como "búhos", un amplio servicio de transporte que puede resultar insuficiente para determinados trabajadores nocturnos, por lo que dicho servicio puede no cubrir las necesidades de la totalidad de los trabajadores que desempeñan su jornada laboral en horario nocturno.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí de la MAIN.**

6ª) Alegación. Artículo 48.2.c)

Solicita la modificación del artículo 48.2.c) de la OMS para añadir un nuevo apartado 8º que prohíba el estacionamiento de motos en zona de "orejas" en confluencia de dos aceras que hagan esquina.

Así mismo, expone incluir también un apartado 8º.2 que permita únicamente el aparcamiento en aceras de las motocicletas, ciclomotores, motocicletas y vehículos de tres ruedas dejando un hueco de metros libres cada 4 metros, para poder evacuar en casos de emergencia.

Contestación:

Se **estima parcialmente la alegación relativa a las orejas** en la medida en que el supuesto de hecho solicitado se encuentra ya incluido en la medida en que se prohíbe el estacionamiento de motos allá donde se incumpla cualquiera de las condiciones de artículo 48.2.b) de la OMS, que incluye la exigencia de un ancho libre de paso de tres metros (apartado 4º) o una distancia mínima de dos metros a los encaminamientos tacto visuales (apartado 5º).

Por otro lado debe recordarse que el artículo 48.2.c).6º) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, prohíbe el estacionamiento "sobre ampliaciones provisionales de aceras". Y que el artículo 48.2.c).7º) prohíbe expresamente el estacionamiento de motos en zonas peatonales que no sean aceras, salvo que lo permita expresamente la señalización. **Por ello no se requiere modificación alguna de Proyecto.**

Respecto a la modificación propuesta de permitir el aparcamiento de motocicletas, ciclomotores, etc, con un hueco de 2 metros libre cada 4 metros, tampoco se considera necesario, ya que el propio artículo 48 prohíbe el aparcamientos en aceras, salvo en casos excepcionales y si se dan las distancias que permitan una seguridad de la zona.

En concreto, se establece excepcionalmente, cuando no sea posible aparcar en la banda de estacionamiento podrán hacerlo sobre aceras si se cumplen todos estos requisitos:

- 1.º Se trate de calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón.
- 2.º No exista banda de estacionamiento, en los términos de la disposición transitoria sexta.
- 3.º No exista señalización específica que lo prohíba.
- 4.º Se respete, en todo caso, un ancho libre de paso de tres metros. Cuando exista acera-bici el ancho de acera libre de paso se contará desde el límite interior de la acera-bici a la fachada.

- 5º Se respete, en todo caso, una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.

- 6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:

    - 1.ª Paralelamente al bordillo en aceras de menos de seis metros de ancho.
    - 2.ª En semibatería o en ángulo, si la acera tiene más de seis metros de ancho.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** del Proyecto ni de la MAIN.

7ª) Alegación. Artículo 52.

Solicita la modificación de artículo 52.1.i) para que los residentes del barrio 16 puedan estacionar en su zona o en la colindante.

Contestación:

El artículo 52.1.i) establece un régimen de estacionamiento especial para las personas residentes en el barrio 16 de Sol:

> "i) Debido a la configuración principalmente peatonal del viario del barrio 16 (Sol), las personas residentes de este barrio podrán estacionar en uno de los barrios colindantes 11 (Palacio) o 13 (Cortes), en función de la proximidad de su domicilio a uno de estos dos barrios.
>
> Las personas residentes del barrio Sol con domicilio en el interior del perímetro de plaza de Callao, calle de Preciados, Puerta del Sol, calle de Carretas, calle Concepción Jerónima, calle Tintoreros, calle Cuchilleros, calle Cava de San Miguel, calle Fuentes, calle Costanilla de los Ángeles, plaza de Santo Domingo y calle Jacometrezo podrán estacionar en Sol y en el barrio de Palacio (Zona 161).
>
> Las personas residentes del barrio Sol con domicilio en el interior del perímetro de plaza de Callao, calle de Preciados, Puerta del Sol, calle de Carretas, plaza de Jacinto Benavente, calle Cruz, plaza Canalejas, calle Sevilla, calle Virgen de los Peligros y calle Gran Vía podrán estacionar en el barrio Sol y en el barrio de Cortes (Zona 163).
>
> Igualmente las personas residentes del barrio 13 (Cortes) podrán estacionar en el ámbito territorial comprendido en el interior del siguiente perímetro del barrio 35 (Jerónimos): calle Alfonso XII, paseo del Prado, calle Alcalá y glorieta de Carlos V.

Se desestima la alegación porque la finalidad de la norma es facilitar el estacionamiento de los residentes atendiendo a la zona del barrio del Sol en la que viven, manteniendo una ordenación equilibrada del estacionamiento regulado.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** del Proyecto ni de la MAIN.

8ª) Alegación. Artículo 73. Capítulo IV. Reservas.

Solicita que en las zonas de reserva de aparcamientos de motocicletas, ciclomotores y bicicletas, se reduzca el porcentaje de reserva de empresas privadas del 50% al 25%.

Contestación:

Desde la entrada en vigor de la vigente OMS se ha producido un incremento considerable de las motos y motocicletas en arrendamiento sin conductor en la ciudad de Madrid.

Esto estaba provocando que las mismas utilizasen las reservas de plazas de aparcamiento autorizadas de forma masiva, en perjuicio del motorista privado.

Por todo ello, se ha limitado a un máximo del 50% de la ocupación temporal de las citadas zonas, y se considera que es un porcentaje suficiente para la convivencia entre las motos de arrendamiento y las de carácter privativo.

Reducir aún más dicho porcentaje provocaría una insuficiencia de espacios de estacionamiento para este tipo de vehículos. No debemos olvidar que en la actualidad existen en torno a 11.000 plazas de aparcamientos para motos, y el parque móvil de motos puede ascender a en torno a 250.000 motos en la ciudad de Madrid, por lo que reducir aún más las plazas para este tipo de empresas haría casi inviable su estacionamiento.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

9ª) Alegación Artículo 126.1.c) OMS.

Solicita la supresión del punto primero, que permite la contratación de abonos de residentes a personas físicas o jurídicas titulares de actividades económicas y otras que desarrollen su actividad profesional o económica en inmuebles ubicados en el área de influencia del aparcamiento.

Contestación:

El artículo 126.1 de la vigente OMS establece que:

> *"Artículo 126. Requisitos.*
> *1. Podrán contratar abonos de residentes, por orden de prioridad, las personas que formen parte de los siguientes colectivos:*

a) residentes en el área de influencia que acrediten disponer de la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, que gozarán de prioridad en la asignación de plazas respecto del resto de colectivos;
b) el resto de residentes en el área de influencia, que gozarán de prioridad en la asignación de plazas respecto del tercer colectivo;
c) personas físicas y jurídicas titulares de actividades económicas y otras personas que desarrollen su actividad profesional o económica en inmuebles ubicados en el área de influencia del aparcamiento".

El Proyecto normativo propone dar la siguiente redacción:

"Artículo 126. Requisitos.

1. Solo podrán contratar abonos de residentes las personas que cumplan el requisito subjetivo, por orden de prioridad, de formar parte de los siguientes colectivos, ordenados por su prioridad a efectos de poder contratar abonos de residentes:
a) residentes en el área de influencia que acrediten disponer de la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, que gozarán de prioridad en la asignación de plazas respecto del resto de colectivos;
b) el resto de residentes en el área de influencia, que gozarán de prioridad en la asignación de plazas respecto del tercer colectivo;
c) personas físicas y jurídicas titulares de actividades económicas y otras personas que desarrollen su actividad profesional o económica en inmuebles ubicados en el área de influencia del aparcamiento".

La redacción propuesta protege los intereses de las personas físicas residentes en el área de influencia del respectivo aparcamiento, aclarando expresamente que los colectivos se ordenan *"por su prioridad a efectos de poder contratar abonos de residentes".*

Las personas físicas y jurídicas titulares de actividades económicas ubicadas en el área de influencia de un aparcamiento pueden necesitar la contratación de un abono de residentes de media o larga duración en un aparcamiento municipal de residentes en régimen de gestión de abonos. Con ello se reduce el tráfico de agitación, se eliminan vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la vía pública sin perjudicar los derechos de las personas físicas residentes que disponen de prioridad en la contratación de estos abonos de media y larga duración.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

10ª) Alegación. Disposición Transitoria Tercera. Requisitos medioambientales para el acceso a ZBEDEP Distrito Centro.

Solicita la supresión del apartado 5.c), que permite el acceso a turismos de empresas o empresas cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro.

Contestación:

1. La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de :

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE".

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad, mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro".

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica".

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP, que se crearían si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

e) necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/ce del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa de carácter básico, como la Ley 34 /2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante LCA).

Por lo tanto se han creado dos nuevas zonas de especial protección, Distrito Centro y Plaza Elíptica, donde

La creación de "Madrid ZBE" y de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica" se adopta normativamente en desarrollo de los planes y estrategias municipales para mejorar la calidad del aire , concretamente del "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" y de la" Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

2. Partiendo de la base y de la experiencia previa acumulada durante la vigencia de la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central, anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid como consecuencia de determinados defectos formales en su tramitación, la presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma de ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que

introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en dicha Zona a los residentes.

3. En este sentido, el Proyecto normativo toma en consideración las especiales circunstancias del Distrito Centro, tanto en materia de contaminación ambiental como de la intensa demanda de uso del espacio público.

En relación a la necesidad de ordenación del espacio público el Proyecto normativo, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, considera adecuado permitir el acceso de los vehículos de los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina
ubicada en el interior del Distrito Centro y los de las personas invitadas por éstos, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y a las normas de gestión del anexo III.

4. Con ello se pretende poner en valor el papel de desarrollo socioeconómico que desempeñan las empresas y los autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro, al objeto de incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro.

Su acceso para el desarrollo de su actividad no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

m) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;

n) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el “anillo 2” que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;

o) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360;

l) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad económica y promover, con ello, su mejor valoración social.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí de la MAIN.**

11ª) Alegación. Anexo III. Régimen de gestión y funcionamiento de la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro. Primero. Criterios de gestión de los permisos de acceso circulación de vehículos por la ZBEDEP DISTRITO CENTRO.

Solicita la supresión del apartado 3, que permite el acceso a turismos de empresas o empresas cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro.

Contestación:

1. La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de :

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE".

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad, mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro".

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica".

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP, que se crearían si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

e) necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/ce del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa de carácter básico, como la Ley 34 /2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante LCA).

Por lo tanto se han creado dos nuevas zonas de especial protección, Distrito Centro y Plaza Elíptica, donde

La creación de "Madrid ZBE" y de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica" se adopta normativamente en desarrollo de los planes y estrategias municipales para mejorar la calidad

del aire , concretamente del “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” y de la” Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

2. Partiendo de la base y de la experiencia previa acumulada durante la vigencia de la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central, anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid como consecuencia de determinados defectos formales en su tramitación, la presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma de ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en dicha Zona a los residentes.

3. En este sentido, el Proyecto normativo toma en consideración las especiales circunstancias del Distrito Centro, tanto en materia de contaminación ambiental como de la intensa demanda de uso del espacio público.

En relación a la necesidad de ordenación del espacio público el Proyecto normativo, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, considera adecuado permitir el acceso de los vehículos de los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina
ubicada en el interior del Distrito Centro y los de las personas invitadas por éstos, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y a las normas de gestión del anexo III.

4. Con ello se pretende poner en valor el papel de desarrollo socioeconómico que desempeñan las empresas y los autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro, al objeto de incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro.

Su acceso para el desarrollo de su actividad no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

p) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;

q) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el “anillo 2” que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;

r) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360;

m) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad económica y promover, con ello, su mejor valoración social.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí de la MAIN.**

12ª) Alegación. ANEXO III. Primero punto 12. Régimen de gestión y funcionamiento de las ZBEDEP. Criterios de acceso.

Solicita: prohibir el acceso a los vehículos A desde la aprobación de la norma; prohibir el acceso a los vehículos B a partir del 31-12-2023; reducir todos los horarios de todos los vehículos de 7 a 13 h para todo tipo de vehículos independiente de las etiquetas (hablamos de camiones de más de 3500 Kgs); sólo se mantendría la cláusula referente a los servicios de entrega de medicamentos.

Contestación:

1. La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de :

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE".

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad, mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro".

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica".

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP, que se crearían si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

e) necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento de la normativa europea, como la Directiva 2008/50/ce del Parlamento Europeo y del

Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa de carácter básico, como la Ley 34 /2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante LCA).

Por lo tanto se han creado dos nuevas zonas de especial protección, Distrito Centro y Plaza Elíptica, donde

La creación de "Madrid ZBE" y de las ZBEDEP "Distrito Centro" y "Plaza Elíptica" se adopta normativamente en desarrollo de los planes y estrategias municipales para mejorar la calidad del aire , concretamente del "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" y de la" Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

2. Partiendo de la base y de la experiencia previa acumulada durante la vigencia de la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central, anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid como consecuencia de determinados defectos formales en su tramitación, la presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma de ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en dicha Zona a los residentes.

3. En este sentido, el Proyecto normativo toma en consideración las especiales circunstancias del Distrito Centro, tanto en materia de contaminación ambiental como de la intensa demanda de uso del espacio público.

En relación a la necesidad de ordenación del espacio público el Proyecto normativo, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, considera adecuado permitir el acceso de los vehículos de los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina
ubicada en el interior del Distrito Centro y los de las personas invitadas por éstos, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y a las normas de gestión del anexo III.

4. Con ello se pretende poner en valor el papel de desarrollo socioeconómico que desempeñan las empresas y los autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior del Distrito Centro, al objeto de incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP Distrito Centro.

Su acceso para el desarrollo de su actividad no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

a) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;

b) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el "anillo 2" que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;

c) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360;

n) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad económica y promover, con ello, su mejor valoración social.

El apartado 4 de la disposición transitoria tercera regula el período transitorio para la imprescindible adaptación de las empresas de transporte y distribución al cumplimiento de la normativa de la ZBEDEP Distrito Centro. Se trata de un elemento básico de la proporcionalidad de la norma que facilita la disposición de un plazo de tiempo razonable para que las empresas lleven a cabo las adaptaciones que consideren oportunas.

En cuanto al horario de carga y descarga de mercancías debe señalarse que es objeto de análisis y regulación específica en la señalización instalada en las reservas de carga y descarga. Debe recordarse que la distribución urbana de mercancías no se limita al suministro a la hostelería y restauración de la ZBEDEP Distrito Centro, sino que incluye el suministro de alimentos a supermercados, de bienes a los comercios y de comunicación postal y mercancías a los hogares que llevan a cabo compras a distancia habitualmente mediante el comercio electrónico.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

13ª) Alegación. ANEXO III. Régimen de gestión y funcionamiento de las ZBEDEP. Criterios de acceso.

Expone la modificación del apartado 19, para permitir el acceso de vehículos de los abogados del Servicio de Guardia del Tuno de Oficio únicamente si el vehículo está registrado a nombre del Despacho de Abogados, y no a nombre particular del propio abogado.

Contestación:

El propio artículo 520.5 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal señala que aquellos abogados que se encuentren de guardia durante 24 horas tienen que acudir al centro indicado "a la mayor brevedad posible, utilizando para ello el medio de transporte más ágil en cada momento que, en la mayoría de las ocasiones, es su vehículo privado".

Hay que tener en cuenta que el letrado tiene un máximo de tres horas para llegar, pero que lo idóneo es hacerlo cuanto antes. Es decir, que lo conveniente nunca es agotar ese margen de tiempo para facilitar su servicio de asistencia letrada al detenido.

La excepción del artículo 23.3.d).16º de la OMS se circunscribe a los vehículos que utilicen los abogados del Servicio de Guardia del Turno de Oficio que proporcionen asistencia letrada al detenido y a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas en las Comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro, para el ejercicio exclusivo de dicho servicio de guardia.

Se trata de una excepción:

e) legal, porque tiene por objeto facilitar las condiciones materiales para la protección del derecho fundamental a la tutela judicial efectiva y la asistencia letrada en los términos perentorios establecidos por la Ley de Enjuiciamiento Criminal;

f) necesaria para facilitar el acceso de los abogados del servicio de guardia del turno de oficio a las Comisarías afectadas por la ZBEDEP Distrito Centro para asistir al detenido y a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas;

g) racional, porque con esta excepción se pretende facilitar el acceso lo antes posible de los abogados del turno de oficio para la asistencia al detenido y a las víctimas de los delitos para los que la Ley de Enjuiciamiento Criminal establece un plazo de asistencia máximo de tres horas, que puede producirse a cualquier hora del día y que puede necesitar el acceso de la abogada u abogado en su vehículo privado;

h) proporcional, porque no se permite el acceso a cualquier abogada/o sino solo a los que forman parte del servicio de guardia del turno de oficio; porque no permite el paso por la ZBEDEP para acceder a cualquier comisaría sino que se autoriza exclusivamente el acceso de aquellos vehículos de abogados de servicio de guardia del turno de oficio que vayan a prestar asistencia letrada en las comisarías de Centro y Retiro; y porque no se autoriza para la asistencia de cualquier delito, sino exclusivamente para la asistencia letrada por abogados del servicio de guardia del turno de oficio que requieran prestar su asistencia letrada a una persona detenida o a las personas víctimas de los delitos de violencia de género y de trata de personas en las comisarías de Policía Nacional de Centro y Retiro.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN)** inicial para incluir la argumentación expuesta.

14ª) Alegación. ANEXO III. Régimen de gestión y funcionamiento de las ZBEDEP. Criterios de acceso.

Solicita la supresión del apartado, no permitiendo el acceso a vehículos que acudan a dejar o recoger a alumnos de educación infantil o primaria, así como a alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo requieran, y permitir únicamente a los que requieran este servicio por discapacidad, pero que no sería necesario mantenerlos en este apartado al estar contemplados en otros.

Contestación:

Todos los colegios del término municipal en el que existen problemas de acceso, tienen establecido un protocolo de movilidad para que la entrada y salida de los vehículos de los alumnos no genere congestión del tráfico.

El motivo de permitir estos accesos es también por razones de seguridad. Muchos menores no son usuarios del transporte público, y deben estar acompañados de adultos, y no todas las instalaciones dotacionales educativas disponen de un transporte público en la propia puerta del mismo, por lo que se considera adecuado que los padres del alumnado puedan acceder al mismo, siempre y cuando cumplan con la normativa estatal y municipal de tráfico, circulación y seguridad vial en cuanto a la parada o estacionamiento en la zona para dejar y recoger a los alumnos. El incumplimiento de la normativa es sancionado conforme a la LTSV.

Además hay que tener en cuenta que parte del alumnado de colegios situados en el centro no son residentes en el Distrito Centro, si no en otros distritos o, incluso, fuera del término municipal, por lo que en ocasiones no se dispone de otro medio de transporte que el vehículos privado.

El acceso a la ZBEDEP Distrito Centro de los vehículos, recogido en el artículo 23.3.d).17ª de la OMS propuesto por el Proyecto normativo, para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan, en los términos previstos en las disposiciones transitorias primera y tercera no debe suponer un perjuicio en la medida en que:

a) satisface el principio de legalidad en la medida en que tiene por objeto facilitar el acceso de los menores a los centros educativos para la protección de los derechos de los menores de edad, acceso que por las necesidades propias del cuidado del menor debe realizarse mediante el acompañamiento de padres, familiares o personas adultas autorizadas para ello en los centros de educación infantil y primaria;

b) satisface el principio de necesidad porque la autorización se limita a los supuestos estrictamente necesarios: es decir, para el acompañamiento de los menores de los centros de educación infantil y primaria, así como aquellos alumnos de educación secundaria cuyas necesidades así lo exijan (menores con discapacidad, con movilidad reducida, con movilidad funcional, o cualquier menor que por sus circunstancias personales así lo requiera;

c) satisface el principio de proporcionalidad porque: el acceso de los vehículos está sujeto al cumplimiento de los requisitos de clasificación ambiental de los ismos según se potencial contaminante en los términos previstos en los artículos 21 y 23 y las disposiciones transitorias primera y tercera (apartado 5.d de la disposición transitoria tercera) y ; el acceso se circunscribe a los días lectivos del calendario escolar establecido por la Administración educativa comprendido entre el 1 de septiembre y el 30 de junio (apartado primero punto 20 del anexo III de la OMS);

d) el Ayuntamiento de Madrid espera incrementar la reducción de las emisiones contaminantes de dióxido de nitrógeno mediante la creación de Madrid ZBE y la

ZBEDEP Plaza Elíptica en las que se han establecido restricciones en función de la potencialidad contaminante del vehículo;

e) el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde en Septiembre del 2019, define el "anillo 2" que identifica con el Distrito Centro, en el que recoge actuaciones complementarias para la mejora de la calidad del aire mediante la peatonalización del entorno de la Puerta del Sol, la creación de dos líneas gratuitas de autobuses eléctricos de EMT para comunicar el Distrito Centro de norte a sur y de este a oeste y la creación de una línea circular de autobuses de bajas emisiones que recorra el perímetro de la ZBEDEP Distrito Centro;

f) su efecto se ha considerado a la hora de estimar la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la implementación de las medidas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, por lo que permitiendo el acceso en estas circunstancias se sigue dando puntual cumplimiento a los objetivos medioambientales previstos en la Ordenanza.

g) permite incrementar la proporcionalidad de la regulación de la ZBEDEP, facilitar el desarrollo de la actividad educativa y promover, con ello, su mejor valoración social.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN)** inicial para incluir la argumentación expuesta.

15ª) Alegación. ANEXO III. Régimen de gestión y funcionamiento de las ZBEDEP. Criterios de acceso.

Expone la supresión del apartado 21, no permitiendo el acceso a vehículos de personas trabajadoras de establecimientos del interior de la ZBEDEP del Distrito Centro con horario nocturno.

Contestación:

El Metro de Madrid permanece cerrado entre las 1.30 y las 6:00 horas, por lo que dicho servicio no permite satisfacer durante dicho horario las necesidades de transporte de aquellos trabajadores que por desempeñar su jornada laboral durante dicho horario así lo requiriesen.

El horario nocturno de los trabajadores puede tener una hora de comienzo o de finalización en la que el transporte público resulte insuficiente, por lo que la OMS debe contemplar este tipo de situaciones para favorecer el acceso de los trabajadores al desempeño de las actividades laborales nocturnas en una zona de la ciudad en la que se desarrollan muchos servicios nocturnos, tanto servicios privados como servicios públicos.

El hecho de que muchos trabajadores puedan residir fuera del término municipal de Madrid dificulta sus opciones de transporte.

Pese a que el Ayuntamiento de Madrid ofrece un amplio servicio de transporte a través del servicio nocturno de la EMT, popularmente conocido como "buhos", éste puede resultar

insuficiente para determinados trabajadores nocturnos, por lo que dicho servicio puede no cubrir las necesidades de la totalidad de los trabajadores que desempeñan su jornada laboral en horario nocturno.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN)** inicial para incluir la argumentación expuesta.

16ª) Alegación. Convivencia de Modos.

Solicita incluir un tipo de vías que permita la convivencia de modos, es decir que sea compatible la zona peatonal con el tránsito de vehículos, como por ejemplo los autobuses de la EMT.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

oo) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
pp) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

Sin perjuicio de ello se informa que el artículo 20.2.e) de la vigente OMS establece que la prohibición de circulación de vehículos no afecta a los vehículos de transporte público regular de viajeros, tanto de uso general como especial, así como los de asistencia a la operación de tales servicios. En cualquier caso la circulación de vehículos por zonas y vías peatonales es y debe ser excepcional por el propio concepto de zona peatonal.

17ª) Alegación. Prohibición de Aparcamientos.

Solicita la prohibición total de aparcamiento para cualquier tipo de vehículos en zonas de acceso a colegios, museos, centros culturales, de salud, etc por cuestiones de seguridad, ya que son zonas de mucho tránsito peatonal.

Contestación:

Se desestima porque las reservas por motivos de seguridad se señalizan verticalmente. En relación al estacionamiento de vehículos de dos o tres ruedas en las aceras de colegios, museos, centros de salud se considera que la regulación de los apartados 1 y 2 del artículo 48 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, solo será posible si se garantiza el ancho libre de paso y la distancia respecto de los encaminamientos peatonales.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

18ª) Alegación. Prohibición de Aparcamientos.

Solicita la prohibición total de aparcamiento de motocicletas de arrendamiento sin conductor y sin base fija en zonas señalizadas como verde (aparcamientos de residentes).

Contestación:

El Ayuntamiento de Madrid continúa con la instalación de nuevas reservas y la ampliación continua de muchas de las ya existentes.

En concreto desde el mes de agosto de 2021 se han ido creando y ampliando el parque de aparcamientos de motos, y se va a pasar de las 11.516 plazas existentes en la actualidad a 25.000 nuevas plazas, en un periodo de dos años.

Con esta política de promoción de las reservas específicas para motos se pretende reducir el estacionamiento de estos vehículos en las aceras. Lo que no se considera oportuno es la prohibición de la utilización de plazas disponibles en el SER, pues son vehículos con los mismos derechos a poder estacionar donde la normativa lo permite.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 141 Participantes 1

Dª. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª. [redacted] **inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715211 por el que Dª. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto

102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *ttttttttttttttttttt) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *uuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *vvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *wwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio*

ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

lllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio

ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los

vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

mmm) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

nnn) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

ooo) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de

análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 142 Participantes 1

Dª. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª. [redacted] **al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715220 por el que Dª. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ppp) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

qqq) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 143 Participantes 1

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por Dª./D. [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715223 por el que Dª./D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

mmm) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

nnn) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

gg) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

hh) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

ii) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

jj) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 144

Dª. [redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por Dª. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715226 por el que Dª. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando*

no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

ooo) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

ppp) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las

Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

qqq) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

rrr) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

uuu) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

vvv) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos

residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

www) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

xxx) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

yyy) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

zzz) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las

necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

nnnn) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

oooo) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

pppp) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

qqqq) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

rrrr) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

ssss) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

tttt) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 145

Dª. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715228 por el que Dª. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la

integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

a) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*

b) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 146

Dª. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715232 por el que Dª. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo

2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *sssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más*

contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ttttttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

yy) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

zz) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1,*

7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

aaa) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

bbb) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ccc) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

u) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

v) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 147 Participantes 1

Dª. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715234 por el que Dª. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

j) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

kk) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

ll) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

mm) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

nn) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

> kk) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;
>
> ll) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía

de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

mm) *"6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

nn) *"7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

s) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

t) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 148

Dª. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715235 por el que Dª. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas

las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

nnn) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

ooo) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

ppp) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

qqq) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante,

que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y

Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000

	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

y) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
z) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
aa) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

uuu) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

vvv) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica,

que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ccccccccccccccccccc) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ddddddddddddddddddddd) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

fffffffffffffffffff) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

gggggggggggggggggggg) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

iiiiiiiiiiiiiiiiiii) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *wwwwwwwwwwwww)* *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *xxxxxxxxxxxxxx)* *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *yyyyyyyyyyyyy)* *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *zzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 149

Dª./D.

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª. [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715239 por el que Dª. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica

responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

www) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

xxx) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su

racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *lllllllllllllllllll) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *mmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *nnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

oooooooooooooooooooo) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

pppppppppppppppppppp) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

sssssssssssssssssss) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ttttttttttttttttttt) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente

urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ddddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se

refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

tt) clasificación ambiental A: 0,705;
uu) clasificación ambiental: 0,453;
vv) clasificación ambiental C: 0,098;
ww) clasificación ambiental ECO: 0,015;
xx) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico

destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 150

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715248 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

yyy) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

zzz) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *uuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *vvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *wwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ccccccccccccccccccccc) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

gggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

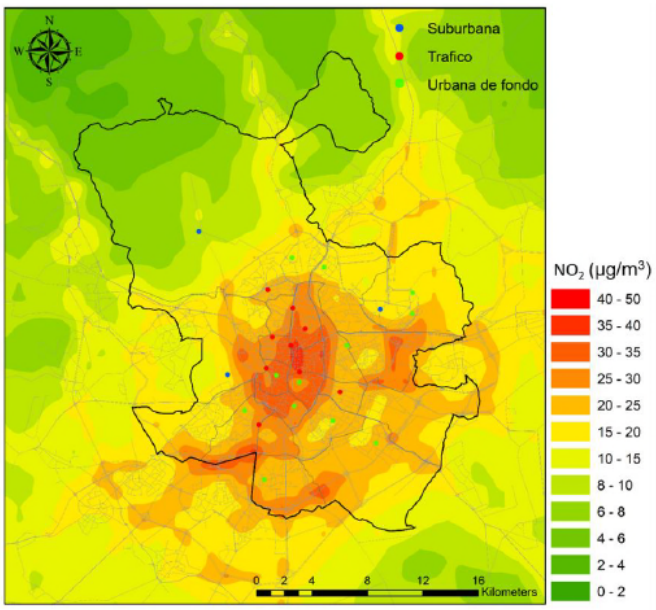

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 151 Participantes 1

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715253 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

llllllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

rrr) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

sss) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 152

Dª./D.

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715267 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica

responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

aaaa) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

bbbb) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su

racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *ddddddddddddddddddddddd) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *eeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *fffffffffffffffffffff) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

gggggggggggggggggggg) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

iiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

llllllllllllllllllll) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente

urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

oooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

pppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se

refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

yy) clasificación ambiental A: 0,705;
zz) clasificación ambiental: 0,453;
aaa) clasificación ambiental C: 0,098;
bbb) clasificación ambiental ECO: 0,015;
ccc) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico

destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 153

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715270 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio

ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

rrr) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

sss) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

ttt) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

uuu) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real

Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000

2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

bb) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.

cc) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.

dd) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

cccc) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

dddd) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *ooooooooooooooooooooo) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *pppppppppppppppppppppp) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
>
> *rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
>
> *sssssssssssssssssssss) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

ttttttttttttttttttttt)Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

sssssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ttttttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES n º 154.2

Dº [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715271 por el que **Dº** [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: artículo 22.2 de la OMS.

Solicita incluir en el artículo 22.2 de la OMS otro objetivo de las ZBEDEP: "promover y facilitar la movilidad en bicicleta" al entender que la necesidad de desplazamiento de la población debe ser cubierta prioritariamente con medios sostenibles y que es preciso nombrarla específicamente y no a través de ninguna fórmula genérica.

Contestación:

No se considera necesario incluir una mención expresa al fomento del uso de la bicicleta entre los objetivos de la ZBEDEP, por entenderse lógicamente incluida la promoción del uso de este medio de transporte entre los objetivos definidos por los apartados g) y h) del artículo 22.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo:

> *"g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes".

Las bicicletas son, sin duda, vehículos de los menos contaminantes, pero dentro de dicha categoría no es lo mismo el impacto medioambiental de una bicicleta que el de una bicicleta de pedales con pedaleo asistido como consecuencia del empleo de un motor eléctrico y una batería. Por ello se considera conveniente definir el objetivo en términos más generales y omnicomprensivos sin entrar a establecer órdenes de prelación de los vehículos menos contaminantes en función de su menor impacto ambiental.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: artículo 22.3.d) de la OMS.

Se solicita añadir a la redacción del artículo 22.3.d) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, entre las medidas de ordenación permanente del tráfico, la "limitación máxima de 30 km/h sin perjuicio de velocidades menores de acuerdo al carácter de la vía".

Contestación:

Se desestima limitar la velocidad a un máximo de 30 Km/h en todas las vías de la ZBEDEP por estar limitada la velocidad genérica en zona urbana por el Reglamento General de Circulación con límites de 20 km/h en calles de plataforma única, 30 Km/h en calles de un carril por sentido y a 50 Km/h en calles con más de un carril por sentido.

En una ZBEDEP coexisten vías de distinta configuración y con distinto límite máximo de velocidad conforme a lo previsto tanto en el artículo 50 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, como del artículo 17 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación: artículo 24.3.c) de la OMS.

Se solicita modificar el artículo 24.3.c) para incluir como punto primero el siguiente: 1.º Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y los VMP.

Contestación:

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

Porque la redacción del artículo 24.3.a) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, establece la libre circulación por el interior de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

Porque la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, limita la prohibición de acceso y circulación por el interior del espacio delimitado

por el artículo 24.2, que define el perímetro de la ZBEDEP, a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante. Las bicicletas no son vehículos automóviles con clasificación ambiental "A", por lo que no son objeto de prohibición alguna de acceso y circulación por la ZBEDEP.

Porque carece de sentido incluir a las bicicletas entre los vehículos excluidos de la prohibición de acceso y circulación de artículo 24.2.b) relacionados en el artículo 24.3.c), dado que la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, se refiere exclusivamente a determinados vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, una categoría de vehículos motorizados ajena a las bicicletas.

Por tanto las bicicletas no deben incluirse en la redacción de artículo 24 de la OMS, porque su acceso y circulación está expresamente autorizado por el artículo 24.3.a) y porque las bicicletas no se ven afectadas por la prohibición del artículo 24.3.b), en los términos expresamente definidos en la redacción de los citados preceptos de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación: artículo 25.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 25.5 de la OMS un nuevo apartado "i) las bicicletas y otros ciclos y VMP", por entender que no parece muy razonable excluir a las bicicletas en episodios de congestión o alta contaminación cuando en ningún caso son las causantes.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 25 de la OMS no se refiere a ordenaciones temporales por motivos medioambientales, sino a medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Puede resultar necesario prohibir con carácter extraordinario y temporal la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación: artículo 38.4 de la OMS.

Se solicita añadir sustituir el primer párrafo del artículo al artículo 38.4 por el siguiente: "En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Solicita también incluir una cuarta letra con la siguiente redacción: "d) en caso de vía ciclista, señalizar un desvío y protegerlo del tráfico ordinario de modo que no haya diferencia en el grado de seguridad y accesibilidad y no suponga un rodeo reseñable".

Se estima parcialmente:

1) Se estima la modificación del primer párrafo del artículo al artículo 38.4 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, mediante la adición de las palabras "o vía ciclista" en el primer párrafo de la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 38.4 de la OMS que queda redactado en los siguientes términos**:**

> "**Artículo 38.4.** En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:".

Se deja constancia de la modificación en el informe de cambios en el Proyecto normativo y en la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial como consecuencia de las alegaciones formuladas durante la información pública.

2) Se desestima la propuesta de introducir una nueva letra "d)" en el artículo 38.4 de la OMS con el contenido propuesto por la alegación, porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

6ª) Alegación: artículo 38.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 38.5, que establece que "5. Cuando la ocupación implique el corte de calle, será obligatorio señalizar los desvíos alternativos mediante el empleo de la señalización provisional correspondiente, requiriendo, en su caso, la presencia de señalistas", el siguiente párrafo: "Se considerarán los diferentes tipos de vehículos a la hora de aplicar los cortes, teniendo una especial consideración con las bicicletas como vehículo menos invasivo que no precisa, en muchas ocasiones, de la prohibición de otros por sus propias características físicas. En caso de que las bicicletas no pudieran pasar se diseñará un itinerario alternativo que no suponga mayor rodeo, inseguridad o merma de accesibilidad".

Contestación:

Se desestima porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

Esta alegación **no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7ª) Alegación: artículos 47.2 y 47.3 de la OMS.

Se solicita que se exceptúe a las bicicletas de la aplicación de las prohibiciones de estacionamiento de los apartados 2 y 3 del artículo 47 de la OMS, por entender que el redactor

tan solo tiene presente el automóvil y el espacio que ocupa. Sugerimos una redacción más inclusiva con aquellos medios que poco o nada tienen que ver con los coches y que en ningún caso son los causantes de los problemas que la presente ordenanza pretende solucionar.

Contestación:

La regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se recoge en el artículo 48.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regula dónde y bajo qué condiciones pueden estacionar dichos vehículos.

Sin perjuicio de ello, en tanto que vehículos, las bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP están sujetos a las prohibiciones generales de parada y estacionamiento del resto de vehículos reguladas en el artículo 47 de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Resultan de aplicación a las bicicletas los supuestos regulados en las letras:

a) en todos aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente si la señalización existente prohíbe el estacionamiento de bicicletas;

b) para dar cumplimiento a la obligación legal de rotación en el estacionamiento; c) en las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales, embajadas, personas de movilidad reducida y otros usos;

d) en las paradas de autobús sin acera adelantada, para permitir el acceso universal al transporte público colectivo regular de viajeros;

e) por motivos de seguridad, en la zona de seguridad fijada para las dependencias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y frente a las salidas de vehículos de emergencia, debidamente señalizadas;

f) delante de los vados correctamente señalizados, entendiendo por tales tanto los destinados a la entrada y salida de vehículos a través de itinerarios peatonales como los destinados a la supresión de barreras arquitectónicas en los itinerarios peatonales;

g) en los lugares reservados exclusivamente para parada de vehículos; i) en batería, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas sin señal que habilite tal posibilidad de estacionar en batería;

j) en línea, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas cuando el estacionamiento deba efectuarse en batería conforme a la señalización existente;

k) en el arcén, por razones de seguridad vial;

l) en los lugares que vayan a ser ocupados temporalmente para otros usos o actividades, en cuyo caso se deberá señalizar adecuadamente al menos con cuarenta y ocho horas de antelación;

m) el estacionamiento en vía pública para su venta; o) por motivos de seguridad si se prohibiera su estacionamiento con base en el artículo 25 de la OMS.

No resulta de aplicación a las bicicletas los siguientes supuestos que no precisan de exclusión normativa porque su objeto se refiere exclusivamente a determinados tipos de vehículos entre los que no se encuentran las bicicletas, o porque dicha regulación no se aplica a las bicicletas por estar expresamente excepcionadas por otro precepto de la OMS:

h) El apartado h) que se refiere al SER al establecer "h) La prohibición de estacionar en *los lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria sin disponer de la autorización de estacionamiento correspondiente, o superando el tiempo máximo de estacionamiento autorizado en función de la tasa de estacionamiento abonada"*, pero que no resulta de aplicación a las bicicletas porque el artículo 51.1 de la OMS excluye expresamente a los vehículos de dos y tres ruedas de la regulación del estacionamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) por lo que no afecta a las bicicletas.

ll) El apartado ll) que se refiere expresamente a los remolques o semiremolques, por lo que no afecta a las bicicletas.

ñ) El apartado ñ) se refiere a vehículos automóviles CERO emisiones, por lo que no afecta a las bicicletas.

Por todo lo anteriormente expuestos **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza.

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (**MAIN**) para recoger parte de la argumentación expuesta.

8ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Se solicita que en el primer párrafo del artículo 48.1 de la OMS se suprima el término "exclusivamente".

A la vista de la alegación se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que "con carácter excepcional" pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

Por ello, **se estima parcialmente** en la medida en que no se suprime el término "con carácter excepcional", pero sí se determinan las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

> "**Artículo 48.** *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*
>
> 1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:
>
> a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.
>
> b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.
>
> Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:
>
> v) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.
>
> w) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.
>
> x) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC".

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

9ª) Alegación: artículo 48.1.b) de la OMS.

Se solicita sustituir la redacción de artículo 48.1.b) por el siguiente contenido:

"b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos circularán diligentemente, a paso de peatón y manteniendo la distancia de seguridad con los viandantes hasta el lugar de estacionamiento. Si por la densidad peatonal fuera imposible cumplir estas condiciones, harán el desplazamiento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

En ausencia de estacionamientos específicos alrededor (no más de 50m – 30 segundos andando), y a fin de proteger el criterio de proximidad -puerta a puerta- de la movilidad ciclista, el aparcamiento de bicicletas se complementará pudiendo amarrarla en vallas o elementos de mobiliario urbano, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales. Podrán situarse en la acera, anclado o no al mobiliario urbano siempre que se conserve un ancho mínimo de 2m y no ocupen el pavimento tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público".

La propuesta se basa en la necesidad de mantener la ventaja que supone para la persona ciclista el desplazamiento puerta a puerta a través de la facilidad de estacionamiento, como recoge el Manuel de Aparcamientos editado por el IDEA del Ministerio de Industria, que plantea que el estacionamiento debe estar a un radio de 50 metros (30 segundo andando).

La persona alegante considera una obviedad el escaso número de aparcabicicletas con relación al número de lugares y destino de desplazamientos, por lo que sería un auténtico despropósito prohibir el amarre de las bicicletas en el mobiliario urbano.

Para el fomento de la movilidad en bicicleta, es importante complementar los aparcamientos específicos con el uso del mobiliario urbano modificando incluso éste mediante diseños adecuados. Limitar el anclaje de las bicicletas a los pocos aparcabicis existentes, uno por cada tres kilómetros de vías públicas de la ciudad de Madrid y regular la retirada de la bicicleta por el amarre al mobiliario urbano como establece el artículo 89 del presente proyecto de modificación, es un ataque claro al uso de la bicicleta.

Sobre la obligación de bajarse de la bicicleta para llegar al aparcamiento, no parece muy razonable que un vehículo con una masa de 15 kilos aprox. esté obligado a ello y otros con masas mucho mayores como motos, ciclomotores, no, sabiendo que es práctica habitual en el desarrollo ciclista, las zonas de convivencia peatón-bici bajo unas claras condiciones de seguridad a favor del primero.

Contestación:

Se estima parcialmente:

a) **Se estima parcialmente** la alegación relativa a autorización de estacionamiento en aceras cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros y se

cumplan las condiciones establecidas en la nueva redacción dada al artículo 48.1 de la OMS en los términos estimados en la contestación a la alegación anterior.

b) **Se desestima la alegación relativa a la propuesta de que las personas ciclistas puedan circular en bicicleta por la acera con precaución por la acera hasta el lugar de estacionamiento** se desestima para evitar atropellos y otros problemas de seguridad vial en las aceras y para asegurar la accesibilidad universal.

Estimar la pretensión de las personas ciclistas supondría mantener la situación actual en la que numerosos ciudadanos denuncian situaciones de riesgo de seguridad vial, accidentes, atropellos que afectan a la seguridad de las personas, a su integridad física y a la garantía de la accesibilidad universal del espacio público.

La protección de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida exige que ningún vehículo circule por las aceras y zonas estanciales destinadas a los peatones.

Por tanto, resulta necesario para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial, la integridad física de los peatones y muy especialmente la garantía de los derechos de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida, que las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP deban apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transiten en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento, en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.1.b) de la OMS.

A mayor abundamiento se recuerda que el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre prohíbe expresamente la circulación de toda clase de vehículos por las aceras y demás zonas peatonales.

En lo referente al argumento expuesto en la alegación sobre las motos, debe recordarse que la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.d) de la OMS solo permite el uso de la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, y que si no se obliga a desmontar de la moto es como consecuencia de elevado peso de las motos y la consecuente necesidad de avanzar por la acera con la única fuerza de las piernas desde el asiento de la moto, debiendo mantener la seguridad vial, la accesibilidad universal y la prioridad del tránsito peatonal:

> "Artículo 48.2.c) Proyecto normativo.
> El acceso de estos vehículos a la acera solo podrá llevarse a cabo para estacionar conforme a las reglas establecidas en el artículo 48.2, pudiendo únicamente emplear la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, debiendo acceder con la diligencia debida para respetar la seguridad vial, la accesibilidad y la prioridad de tránsito de los peatones".

La OMS no autoriza a las motos a circular por las aceras, de hecho lo prohíbe expresamente en el artículo 138.2 de la OMS en aplicación del artículo 121.5 del RGC, simplemente les permite

emplear el motor para salvar el desnivel de la acera, permitiéndoles tan solo andar con el vehículo sin desmontar de la moto, porque esa posición les permite caminar con mayores condiciones de seguridad vial tanto para la persona que conduce la moto como para el resto de personas que transitan por la acera.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza pero sí de la MAIN para recoger la argumentación expuesta.**

10ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Asimismo se solicita que se añada al artículo 48.1 el siguiente párrafo: Las planificaciones urbanísticas de calles nuevas o de remodelaciones de calles tendrán en cuenta los aparcabicis como una parte más del equipamiento y proyectará su instalación al igual que se proyecta la de bancos o papeleras.

Contestación:

Se desestima porque no es objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible regular cuestiones de planificación urbanística. El objeto de la OMS se regula en su artículo 1.

Por otro lado se recuerda que la instalación de anclajes para el estacionamiento de bicicletas no precisa de una ordenanza municipal, sino que se trata de acciones administrativas de gestión de la movilidad sujetas a disponibilidad presupuestaria.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

11ª) Alegación: artículo 72 de la OMS.

Solicita que se añada al título del artículo 72 el término “bicicletas”. Queda, por tanto: At. 72 Reservas para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y vehículos de movilidad personal.

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el** título del artículo **72 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que queda redactado en los siguientes términos:

> “Artículo 72. Reservas para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y vehículos de movilidad personal”.

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

12ª) Alegación: artículo 75 de la OMS.

Solicita añadir al primer párrafo del artículo 75 el término "bicicletas". Queda, por tanto: Art. 75 En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el primer párrafo del artículo 75 de la OMS,** propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término "bicicletas", que queda redactado en los siguientes términos:

> "Artículo 75. Disposiciones técnicas.
>
> En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación: (…)".

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

13ª) Alegación: artículo 87.1.b) de la OMS.

Solicita que el artículo 87.b) quede redactado en los siguientes términos: "Se instalarán elementos de segregación **y protección** respecto de otros espacios de aparcamiento".

La segregación de un espacio puede hacerse a través de elementos como pintura. La protección consistiría en evitar físicamente que ningún otro vehículo pueda invadir el espacio reservado.

Contestación:

La alegación se entiende referida a la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto del artículo 87.1.b) de la OMS.

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

1º) El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público.

2º) La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al estacionamiento de otros vehículos.

3º) El Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

14ª) Alegación: artículo 124.4 de la OMS.

Solicita que se añada a la propuesta de redacción de artículo 124.4 de la OMS recogida por el Proyecto, el siguiente párrafo: "Los aparcamientos para bicicletas se situarán lo más cercanamente posible a las entradas principales y a la vía ciclista que hubiera. Si el aparcamiento diera servicio a una estación de transporte público, se situará lo más próximo a ésta".

Contestación:

Se desestima la alegación porque, si bien el criterio propuesto es habitualmente empelado por el Ayuntamiento de Madrid en el diseño de los aparcamientos rotacionales municipales en régimen disuasorio, no siempre es posible atender a dicha consideración por cuestiones de accesibilidad o de diseño de la vía pública.

Por otro lado, la propuesta supone un nivel de detalle que entraría en cuestiones de diseño de la vía pública, que no son objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible sino de otras normas municipales.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

15ª) Alegación: artículo 138.2 OMS.

Solicita que se suprima el apartado 2 del artículo 138 que prohíbe la circulación y el estacionamiento de motocicletas, ciclomotores, bicicletas y VMP en las calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón.

En un contexto de promoción de una movilidad sostenible, la movilidad ciclista no puede tener la misma restricción que la movilidad en moto. Las rutas directas, exentas de rodeo, y con una mínima pendiente son factores a tener en cuenta para trazar los itinerarios ciclistas. Dado el contexto urbano es muy posible que estos itinerarios coincidan con calles "peatonalizadas". En ningún caso la solución debe pasar por la prohibición sino por una regulación compatible. La movilidad activa es compatible en sus diferentes modalidades. Tan solo es necesario seguir las pautas que establecen la práctica totalidad de los planes directores ciclistas, incluso el de Madrid, en cuanto a la solución a aplicar según el número de peatones por metro de sección y hora. Asimismo, la regulación puede ser variable según el tramo horario en cuestión. Es decir, una intensa afluencia de peatones, coincidentes con un evento puntual o un horario de especial afluencia comercial, podría hacer variar la permeabilidad ciclista y que ésta se desarrolle con el ciclista bajado de la bici.

Sobre el estacionamiento, debemos saber que el flujo peatonal no se produce en la totalidad de la acera, máxime cuando ésta no guarda la necesaria uniformidad y contiene zonas fuera del tránsito peatonal: entre alcorques, orejetas, etc. Estos puntos pueden ser aptos para un estacionamiento de bicicletas ya que la acera ofrece una protección con respecto al tráfico motorizado. Por otro lado, todos sabemos que NO son las bicicletas quienes causan problemas a los caminantes, sino las motos y muchos coches que invaden el espacio peatonal.

Contestación:

Se desestima la alegación referente a la prohibición de circulación de bicicletas por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque, como debe recordarse, la circulación de bicicletas, motos y VMP se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Se desestima la alegación referente a la prohibición de estacionamiento de bicicletas en las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque dicha prohibición constituye uno de los elementos esenciales de esa especial protección para el peatón objeto de declaración, sin la cual carecería de sentido dicha declaración.

La declaración de especial protección para el peatón de aceras, calles y zonas estanciales debe implicar la prohibición de estacionamiento de vehículos tanto por razones de seguridad vial como por razones de seguridad de las personas, al objeto de garantizar la seguridad vial, la seguridad de la integridad física de las personas, la accesibilidad universal del espacio público y la protección de patrimonio histórico y del patrimonio de las Administraciones Públicas en aquellas aceras, calles y zonas en las que por la especial intensidad del tránsito peatonal por su especial significación socio cultural y comercial, por su relevancia en los itinerarios peatonales o la habitualidad de la concentración elevada de ciudadanos, por la necesidad de garantizar la seguridad vial en los mismos, o por su valor histórico se declaren de especial protección para el peatón.

Se recuerda en este sentido que en la contestación de varias alegaciones formuladas durante la información pública, tomando en consideración razones de técnica normativa, se ha estimado dar una nueva redacción a la propuesta de artículo 48.1 de la OMS, que determina las condiciones en las que podrá estacionarse una bicicleta en la acera fuera de las reservas específicas para estos vehículos, y que expresamente condiciona la posibilidad de dicho estacionamiento a que no se trate de una acera declarada de especial protección para el peatón.

Dado que la redacción propuesta se refiere exclusivamente a la posibilidad de estacionar en las aceras, en las calles peatonales, zonas estanciales y espacio declarados de especial protección para el peatón está absolutamente prohibido el estacionamiento de motos y ciclomotores de

dos y tres ruedas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos y de los VMP.

Por todo lo anterior, se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza. Se modifica la MAIN** para incluir los argumentos expuestos en la contestación de esta alegación.

16ª) Alegación: artículo 167.1 OMS.

Solicita que el artículo 167.1 quede redactado en los siguientes términos: "Quienes utilicen la bicicleta **seguirán** las normas de circulación adoptando las medidas necesarias para garantizar **su propia seguridad**, la convivencia con el resto de vehículos y con los peatones en condiciones de seguridad vial".

Contestación:

Se desestima porque se considera más adecuada técnicamente la expresión "deberán cumplir las normas de circulación" que la expresión "seguirán las normas de circulación" propuesta por la alegación. Asimismo se considera innecesario hacer referencia a la garantía de su propia seguridad por encontrarse incluida en las obligaciones generales de circulación recogidas en la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, por lo que resulta innecesaria su inclusión.

En este sentido se recuerda que el primer párrafo del artículo 10.2 del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) establece que:

> *"Artículo 10 de la LTSV. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.*
>
> *2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía".*

17ª) Alegación: artículo 167.2 OMS.

Solicita la supresión de artículo 167.2 que regula la obligación de que las personas menores de dieciocho años protejan su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

El casco obligatorio no es como el cinturón de seguridad obligatorio: los sistemas de retención salvan vidas y no desincentivan el uso del coche. Hay que basarse en la evidencia científica a la hora de tomar decisiones políticas y en España los colectivos ciclistas son unánimes, como lo son los países de nuestro entorno y los que tiene un gran uso de la bicicleta: si queremos calles y carreteras más seguras, debemos promover el uso de la bicicleta e invertir en infraestructura ciclista segura y de calidad.

La probabilidad de sufrir una colisión en bicicleta se reduce en aquellos lugares donde más se usa. De ahí que las mejores políticas para proteger al ciclista sean las que promueven el uso de

la bicicleta. A esta evidencia científica se la conoce como "seguridad en números": a más ciclistas, más seguridad. Es decir, la obligación del uso del casco reduce el número de bicicletas por las calles, reduciéndose así su seguridad ya que el resto de conductores de coches, motos, camiones, autobuses, etc. comprueban una menor presencia de ciclistas y por tanto disminuyen su atención ante ellas. Al mismo tiempo, quien no usa la bicicleta, en un porcentaje muy elevado vuelve al uso del coche incrementando el riesgo de atropello.

El que un ayuntamiento pueda variar una norma estatal, establece un mal precedente. En este sentido, un hipotético cambio en las condiciones del casco puede traer consecuencias nefastas para la bicicleta en el potencial uso metropolitano y el desarrollo de la intermodalidad, ya que cada municipio puede cambiar a través de su ordenanza de movilidad las circunstancias de uso del mismo.

Contestación:

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que "reglamentariamente se fijen excepciones" a lo previsto en dicho apartado":

> ***Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.***
>
> *(…)*
>
> *El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.*
>
> *Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado".*

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

> ***"Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.***
> *(…)*
>
> *Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.*
>
> *Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

*"**Artículo 7 dela LTSV. Competencias de los municipios.***

Corresponde a los municipios:
b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:

*"**Artículo 39 de la LCREM.** Ordenación local del tráfico.*

1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el
de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

ee) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
ff) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

iii) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid

desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

jjj) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

kkk) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

lll) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deben legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial;

Por los motivos expuestos **se desestima** la alegación.

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública**, se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 del Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:

"**Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:**

2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientas circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 *in fine* de la LTSV y 39.1 de la LCREM."

Por último se recuerda que es obligación de los Poderes Públicos regular las condiciones que promuevan la seguridad vial en el uso de las vías y espacios públicos, que dicha obligación es más intensa en relación con las personas menores de edad y que la circulación en condiciones de seguridad mediante la exigencia del uso obligatorio de los 16 a los 18 años se considera un elemento esencial tanto para garantizar la integridad física de las personas menores de edad que se desplacen en bicicleta o en VMP como para su educación vial.

Al contrario de lo que plantea la alegación la mejora de la seguridad vial incrementará el uso de la bicicleta y podrá hacer que el incremento del número de ciclistas mejore a su vez las condiciones generales de seguridad vial de los ciclistas. Por tanto, la exigencia del uso del casco constituye una medida fundamental de seguridad vial y, por ende, una medida de fomento del uso de la bicicleta en la movilidad urbana.

Se modifica la MAIN para incluir la argumentación expresada en la contestación a esta alegación.

18ª) Alegación: artículo 167.3 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 167.3: "Las bicicletas circularán por la calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Al circular por la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril que estén utilizando en ese momento **(posición primaria), sin perjuicio de adoptar una posición lateral (posición secundaria) en carriles o calles "extraanchos" siempre que se asegure una distancia lateral de seguridad de no menos de 1,5m. con el vehículo que quiera adelantar**. Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otros ciclistas y demás personas usuarias de la vía por su anchura o estructura".

Dada la gran variedad de calles y carriles de las ciudades, el obligar sin más a que un ciclista ocupe la parte central del carril o una calle, le expone al riesgo de que pueda ser adelantado por vehículos sin conservar la distancia lateral de seguridad en calles o carriles "extraanchos" (a partir de 4,5m).

Contestación:

Se desestima por los siguientes motivos:

Se considera que la circulación en la posición central es la que mayor seguridad ofrece a las personas que circulan en bicicletas, motocicletas y VMP, porque obliga a los vehículos que quieran adelantarles a hacerlo a través del carril contiguo, sin invadir el carril por el que circula la bicicleta, y porque permite una mayor maniobrabilidad en caso de que un vehículo estacionado en la acera abriera una puerta o se produjera el acceso a la calzada de un peatón.

La redacción propuesta por la alegación introduce un elemento de complejidad para el ciclista en relación al ancho de la vía ("carriles extraanchos") que se considera inadecuada porque podría inducir a error a las personas usuarias de bicicletas, dado que la circulación de bicicletas y VMP por los carriles bus está sujeta a las limitaciones del artículo 167.6.

Por último se señala que el artículo 167.3 permite lógicamente al ciclista adaptar su circulación dentro de carril para adaptarse a las condiciones de circulación y de la vía, por ejemplo para esquivar una rugosidad del firme o abrir su posición para llevar a cabo un giro.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

19ª) Alegación: artículo 167.6 OMS.

Solicita sustituir la propuesta de artículo 167.6 de la OMS del Proyecto inicial por la siguiente redacción: "6. En caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas pueden hacer uso de los mismos siempre que no haya un carril específico para ellas. Si se tratase de un carril bus, las bicicletas pueden hacer uso del carril reservado, sin perjuicio de poder emplear cualquier otro. La circulación de las bicicletas por el carril bus se realizará lo más próximo posible a la derecha siempre guardando la distancia de seguridad lateral con el bordillo o con los vehículos aparcados (efecto dooring), En la maniobra de adelantamiento, el autobús empleará el espacio de calzada necesario para asegurar la suficiente distancia de seguridad lateral con la bicicleta".

Contestación:

El Proyecto inicial mantiene íntegro el contenido normativo de la regulación del vigente artículo 167.6 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS), dado que tan solo ha modificado, por razones de técnica normativa, la expresión numérica en letras de la sección mínima de los carriles bus en los que las bicicletas pueden circular si la señalización lo autorizara.

Se desestima por los siguientes motivos:

1º) De conformidad con lo previsto en el artículo 143.2.1º) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en delante, OMS) de 5 de octubre de 2018, los carriles bus están exclusivamente reservados para la circulación y parada de los autobuses del transporte público colectivo urbano de viajeros regular de uso general (en delante, TPCURUG), quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

2º) La libre y generalizada circulación de bicicletas por los carriles reservados a los autobuses no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado. La promoción del uso de la bicicleta no

puede llevarse a cabo trasladando la movilidad ciclista a los carriles reservados a los autobuses del TPCURUG.

3º) El vigente artículo 176.6 de la OMS, cuyo contenido normativo se mantiene por el Proyecto normativo inicial, limita la posibilidad de autorizar mediante señalización la circulación de bicicletas a aquellos carriles reservados para la circulación de autobuses cuya sección de calzada disponga de al menos cuatro metros y medio. Se trata de una disposición técnica dirigida a los servicios técnicos municipales competentes en materia de planificación de la movilidad, no a los ciclistas que solo podrán circular por carril bus si expresamente les autoriza la señalización instalada. Por tanto, las bicicletas solo podrán circular por aquellos carriles bus cuya señalización así lo permita expresamente, carriles que deberán disponer de una sección de al menos 4,5 metros.

4º) En lo relativo a la circulación de ciclistas por aquellos carriles bus expresamente autorizados por la señalización, se considera necesario mantener la circulación lo más próxima a la izquierda de carril bus para evitar accidentes como consecuencia de la invasión de la calzada por peatones o la apertura de puertas de los coches estacionados, pudiendo así disponer las personas ciclistas de la seguridad que supone la línea continua delimitadora del carril bus que se situaría a su izquierda y la distancia respecto a los posibles vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la calzada.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

20ª) Alegación: artículo 167.9 OMS.

Solicita suprimir el artículo 167.9 que prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

No hay legislación nacional que prohíba la circulación por túneles y no hay datos de siniestralidad que lo acredite. Los túneles y los pasos inferiores y elevados pueden suponer grandes ventajas en los desplazamientos en bici ya que acortan la distancias y salvan desniveles que de otro modo serían disuasorios para la bicicleta. Prohibir el acceso de las bicicletas sin más, es un ataque directo a la movilidad ciclista y provoca un alejamiento de los distintos barrios de la ciudad.

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

> *"8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid".*

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la

circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

> *"9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación".*

Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se excepciona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

> *"1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine".*

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

> *"Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección"*.

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

> *"4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante".*

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

> *"3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.*
>
> *Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana".*

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el

desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello**, se estima la alegación**, **se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

> *"Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.*
>
> *Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:*
>
> *hh) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*
> *ii) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones".*

21ª) Alegación: artículo 169.1 OMS.

Solicita que se añada el siguiente párrafo al artículo 169.1 de la OMS: Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos.

La naturaleza no motorizada de la bicicleta obliga a que debamos asegurar trayectos eficientes y eficaces. El uso bidireccional de las calles para la bici, al margen del sentido que puedan tener coches o motos, es un requisito para una buena promoción de la bicicleta.

Contestación:

La promoción del uso de la bicicleta no puede hacerse mediante la autorización de la circulación a contrasentido que genera riesgos de seguridad vial tanto para la propia persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía pública.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación. La circulación a contrasentido en las calles 20 y 30 supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalizado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización.

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de vehículos especialmente ligeros y manejables, pero decaen ante la evidencia del riesgo de seguridad vial que supone la circulación en sentido contrario al de la marcha, que introduce un factor de riesgo relevante de seguridad vial tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas, que pueden ser especialmente graves en caso de calles 20 de plataforma única conforme a lo previsto en el artículo 50.1.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Por idénticos motivos de seguridad vial se considera inadecuada la autorización de la circulación a contrasentido de bicicletas en las calles 30.

No puede admitirse la circulación de bicicletas a contrasentido para satisfacer la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

22ª) Alegación: artículo 169.2 OMS.

Solicita suprimir la referencia a los “paseos pavimentados” por el término “caminos”, dando la siguiente redacción al primer párrafo del artículo 169.2 de la OMS: En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los **caminos** de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

El término paseo pavimentado es confuso ya que aunque el asfalto u hormigón puede ser el tipo de pavimento más reconocible también es pavimento el formado por tierra compactada. Todos ellos cumplen la función de un pavimento: uniformidad, resistencia de arrastre y drenaje. Para evitar interpretaciones erróneas casi mejor fijarnos en el carácter comunicativo de la vía como hace el artículo 169.3.

Contestación:

La redacción del vigente artículo 169.5 de la OMS, conservada en la propuesta del artículo 169.2 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial limita la circulación de bicicletas en parques y jardines urbanos para garantizar la seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente del parque, que solo podrán encontrarse con bicicletas y VMP en los paseos

pavimentados, no en los paseos de tierra compactada que deben reservarse a los peatones para su protección y la del patrimonio verde de los parques y jardines urbanos.

Por tanto, **s**e desestima la alegación por motivos de seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente en los caminos de tierra compactada de los parques y jardines urbanos y por razones medioambientales para promover la protección de su patrimonio verde de los mismos frente a las consecuencias de la circulación de vehículos como bicicletas, VMP y el resto de vehículos autorizados para acceder a cada respectivo parque o jardín urbano, dado que cada parque y jardín debe ordenarse mediante la señalización oportuna para proteger su patrimonio verde y, en su caso, su valor histórico en el caso de parques históricos como El Retiro sujeto a especial protección en tanto que Bien de Interés Cultural.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

23ª) Alegación: artículo 169.5 OMS.

Solicita suprimir el artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, que prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos.

La denominación de la M-30 como “Calle 30” es contradictoria con el carácter actual de la vía. Son muchos los estudios y proyectos que proponen una reforma de este gran eje como vía urbana dotada de transporte público, paseos peatonales, carriles bici, servicios, incremento de la vegetación, etc. De hecho hay una parte de esta “autopista” que ya es vía urbana como la correspondiente a la avenida de la Ilustración. Entendemos que es un exceso la prohibición generalizada de la bicicleta en el conjunto de la vía, aunque entenderíamos las prohibiciones dentro de los tramos que tienen consideración y son autopistas.

Contestación:

La redacción del artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo aplica en el ámbito de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid la prohibición de circulación de bicicletas por autopistas y autovías regulada en el artículo 20.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) y en el artículo 38.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

De la misma manera que no puede circular por la M-30, porque tiene la configuración de autovía, tampoco pueden circular por sus accesos porque se trata de vías unidireccionales que confluyen en la autovía, de forma que un vehículo que accediera a dicha vía de acceso tendría que quedarse en el arcén de la vía hasta que fuera retirada por una grúa, lo que supondría un riesgo de seguridad vial tanto para la persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía y que podría ocasionar problemas circulatorios.

Si la persona ciclista circulara en contra del sentido de circulación de carril de acceso a la M-30 cometería una infracción muy grave por circular en contra sentido y por generar un grave riesgo de seguridad vial resto de personas usuarias de la vía.

Debe precisarse que la redacción del artículo 169.5 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo no impediría circular a las bicicletas por las vías laterales de la Avenida de la Ilustración en mayores condiciones de seguridad vial que en la parte central de la vía que tiene un límite de velocidad superior ni impediría los movimientos circulatorios perpendiculares mediante los oportunos giros semaforizados hacia las vías urbanas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza. Se modifica la MAIN para recoger parte de la argumentación expuesta en la contestación a esta alegación.**

24ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita añadir al artículo 171 un nuevo apartado 4 con la siguiente redacción: "4. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto. En particular, en aquellos cruces semaforizados en los que exista paso de peatones, los ciclistas respetarán en todo momento la prioridad peatonal".

Es práctica habitual en todas las ciudades con un mayor desarrollo ciclista, una ordenación de los cruces particular para las bicicletas. No olvidemos que en origen los semáforos fueron creados pensando en el tráfico de coches y no en el tránsito peatonal o ciclista. Poder hacer un giro o proseguir recto, otorga al ciclista una ventaja al respecto del tráfico de motor reforzando su visibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en el trayecto. Además, el uso de una señal para autorizar este movimiento en lugar de añadir un foco más al semáforo, permite conseguir el mismo objetivo, pero de forma más rápida y barata. Es desolador comprobar cómo se reduce la funcionalidad ciclista con respecto a la ordenanza de 2018, cuando debería ser al contrario.

Contestación:

El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las

circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda -vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas crean que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

25ª) Alegación: artículo 171.3 OMS.

Solicita añadir al artículo 171.3 de la OMS, que regula la posibilidad de las bicicletas de hacer uso de las líneas de detención adelantada señalizada horizontalmente en los cruces

semafóricos, el siguiente párrafo: "Para asegurar la máxima visibilidad y en caso de no existir adelantabicis, las bicicletas podrán rebasar la línea de detención semafórica y situarse por delante del paso de peatones. Esta maniobra se realizará extremando las precauciones y siempre contando con que la prioridad es del peatón".

No todos los semáforos disponen de adelantabicis por lo que el grado de visibilidad del ciclista varía uno de otros. Para asegurar la visibilidad en todos es preciso que el ciclista pueda adoptar una posición que asegure su visibilidad frente al resto del tráfico.

Contestación:

Se desestima por razones de seguridad vial. La bicicleta es un vehículo y como tal no debe atravesar el paso de peatones para situarse en una posición adelantada al otro lado de paso de cebra respecto a los vehículos porque:

eee) la ordenación del tráfico regulada por el semáforo vincula a todos los vehículos que circulan por el carril semaforizado, tanto a los automóviles como a las bicicletas, motos, VMP y el resto de vehículos;

fff) supondría atravesar y traspasar la línea de detención semafórica;

ggg) supondría un riesgo para la seguridad vial de las personas que atraviesan peatonalmente el paso de peatones;

hhh) podría suponer un riesgo para las personas ciclistas que llevaran a cabo tal movimiento, porque podrían verse sorprendidos por un vehículo que circula correctamente en el sentido de su marcha, autorizado por un semáforo en vede situado en una posición perpendicular a la del semáforo en rojo que la bicicleta ha sobrepasado;

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

26ª) Alegación: artículo 165 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 165 de la OMS: "Art. 165. Líneas de detención adelantada.
1. Para favorecer la circulación y la seguridad de las bicicletas y VMP, se implantarán líneas de detención adelantada para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos. Estas líneas de detención afectarán igualmente al carril bus
2. Las líneas a las que se refiere el apartado anterior podrán utilizarse también por motocicletas y vehículos asimilados sin emisiones, en las mismas condiciones que las establecidas para las bicicletas".

Las ventajas de los avanza para las bicicletas son conocidas: mayor visibilidad, menor estrés, menor exposición a gases contaminantes, ligera ventaja en la iniciación de la marcha, etc. Al ser, como hasta ahora, un espacio compartido con motos hace que las ventajas disminuyan considerablemente. Es más, la exposición a gases se mantiene y la intensidad al ruido se eleva.

Creemos que un vehículo motorizado, tiene una capacidad de arranque suficientemente elevada como para no precisar este espacio y su presencia es más que evidente por el ruido de sus motores. Desincentivar el uso de vehículos motorizados es clave para promover los modos de movilidad activa, reducir los niveles de contaminación y crear condiciones más seguras para toda la población y esto pasa necesariamente por no otorgar privilegios.

Los autobuses son también, y en su gran mayoría, vehículos contaminantes y pesados por lo que de compartir este espacio restan visibilidad a la bicicleta, reducen su seguridad y dificultan el giro a la derecha. Recordamos el artículo 64 del Reglamento General de Circulación en lo que se refiere a la prioridad de las bicicletas con respecto a los vehículos a motor. Dicha prioridad debe facilitarse y anticiparse.

En todo caso, estos espacios podrían compartirse con vehículos sin emisiones, sin ruido y que no resten visibilidad al ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 165 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

qq) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
rr) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Sin perjuicio de ello se le informa que la regulación de artículo 165 de la OMS responde a razones de seguridad vial aplicables tanto a las bicicletas como a las motos y VMP y que debe mantenerse la prioridad del TPCURUG, reiterándose lo expresado previamente respecto de los carriles bus en contestaciones previas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

27ª) Alegación: artículo 172.2 OMS.

Solicita suprimir el artículo 172.2.a) de la OMS, que establece la obligación del uso de casco homologado o certificado por la persona que conduce el vehículo durante su conducción que se lleve a cabo para el desarrollo de una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas.

El uso del caso debe ser recomendado y no obligatorio. En el caso de ciclistas profesionales que desarrollan una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas, parece más razonable asimilarlo a la excepción que establece el propio Reglamento General de Circulación (Art. 118) sobre el uso del casco de los ciclistas profesionales ya sea durante los entrenamientos o en competición. En estos casos se regirán por sus propias normas.

Contestación:

El artículo 172.2 de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo, se aprobaría en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

cc) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
dd) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

eee) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

La exigencia del casco de hecho debe constituir una condición de seguridad en el trabajo que debe asegurar el empleador para garantizar su salud y seguridad laboral.

fff) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública y a la razón imperiosa de interés general de protección de los derechos de los trabajadores, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica de transporte urbano de mercancías (DUM) y actividades turísticas respecto de la circulación de aquellas bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial y están expuestos a una mayor probabilidad de sufrir un accidentes. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

ggg) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.

hhh) **Proporcionalidad:** el supuesto de exigencia del uso del casco de artículo 172.2 de la OMS se limita exclusivamente a las personas que hacen un uso intensivo de las vías públicas municipales para llevar a cabo una actividad económica de transporte de mercancías urbanas o al transporte de personas distintas de la persona que la conduce por estar más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial.

La circulación de los ciclistas que llevan a cabo distribución de mercancía que llevan a cabo una intensa circulación en situaciones de un intenso y cambiante tráfico urbano no pude equipararse a la circulación por vías interurbanas de los ciclistas federados que entrenan y compiten profesionalmente en carreras de velocidad o resistencia regulada en el artículo 118 del RGC.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo **(MAIN**) inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

28ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita a la definición de zona peatonal del Anexo III el siguiente párrafo: “Quedan excluidas las bicicletas que podrán hacer uso de este espacio guardando las debidas condiciones de seguridad y prioridad de los peatones, salvo prohibición expresa señalizada”.

O alternativamente sustituir la definición por el siguiente párrafo sacado del manual de Infraestructura Ciclista del Ayuntamiento de Madrid: “Zona Peatonal Autorizada (ZPA): espacios peatonales donde se autoriza excepcionalmente la circulación de bicicletas” y modificar el conjunto del articulado en sustitución de Zona Peatonal.

Contestación:

Se desestima porque la definición recogida en el Proyecto normativo reproduce la definición contenida en el Punto 59 del “Anexo I. Conceptos básicos” del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

29ª) Alegación: artículo 177.2.a) OMS.

Solicita sustituir que establece la obligación de circular por el centro del carril por la siguiente redacción: "Su circulación se hará por la parte central del carril sin perjuicio de adoptar una posición secundaria (lateral) en carriles o calles extraanchas (más de 4,50 m.)".

Contestación:

Se desestima por los motivos previamente expuestos:

Se considera que la circulación por la parte central del carril es la que mayor protección a la persona ciclista porque obliga a cualquier otro vehículo que quiera adelantarla a hacerlo a través del carril contiguo y porque permite ofrecerle mayor espacio de maniobrabilidad en caso de invasión de un peatón o un bien u obstáculo en la calzada o la apertura de la puerta de un vehículo estacionado en la banda de estacionamiento.

Es una obligación de diligencia, por lo que la persona ciclista puede adaptar su circulación a las condiciones de la vía, situándose en otra parte de carril en función de las circunstancias del tráfico y de las condiciones de la vía, puede esquivar un bache o adaptar suposición para girar en una calle transversal.

Se dan por reproducidas las consideraciones expresadas previamente respecto de los carriles "extraanchos" y los carriles bus.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

30ª) Alegación: artículo 235.1.j) OMS.

Solicita suprimir la referencia a las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP de la propuesta de redacción de artículo 235.j) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Volvemos a incurrir en el error de equiparar un medio no motorizado como las bicicletas a las motos o coches. Sin que pongamos en cuestión el apercibimiento por el incumplimiento de alguna de las normas, la inmovilización de una bicicleta es claramente excesiva. Y más si se trata de circulación de bicicletas en carriles bici.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 235.1.j) de la OMS, en lugar de al artículo 235.j), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Es preciso señalar que la inmovilización es una medida provisional, no una sanción de tráfico.

Se estima parcialmente la alegación porque el artículo 104.1.c) in fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que:

> *"Artículo 104 de la LTSV. Inmovilización del vehículo.*

1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando:

c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas".

Por tanto, debe suprimirse la referencia a la inmovilización de bicicletas, no así de los VMP que no están sujetos a la excepción reconocida a las bicicletas y que estarían obligados al uso de casco en aquellos supuestos que se establezcan reglamentariamente en el RGC o en la OMS.

Por ello se estima la alegación en lo relativo a las bicicletas y se desestima respecto de los VMP, de forma que el artículo 235.1.j) de la OMS, propuesto por el Proyecto normativo, quedaría redactado en los siguientes términos:

"Apartado j) del artículo 235 de la OMS:

"j) Cuando quien conduzca y/o, en su caso, quien le acompañe en motocicletas, ciclomotores, vehículos especiales a que se refiere la legislación sobre tráfico y los VMP en los que así se requiera, circulen sin casco homologado o certificado, hasta que subsane la deficiencia."

31ª) Alegación: artículo 236.2.k) OMS.

Solicita sustituir la redacción de artículo 236.k) por la siguiente: "k) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP estacionados en la acera impidan o dificulten la realización por los servicios municipales de las tareas de mantenimiento o reparación de tales elementos, siempre que no puedan moverse de un lugar a otro donde no molesten". Para conservar el criterio de proximidad en el estacionamiento de bicicletas, es preciso complementar los aparcabicis como la posibilidad de amarre en el mobiliario urbano. Solo cuando una bicicleta impida labores de mantenimiento y reparación o dificulte gravemente el tránsito peatonal, podrá ser retirada (por su seguridad ya que habría que cortar el dispositivo que la amarra) siempre que sea imposible desplazarla a otro lugar conservando el amarre. Las bicicletas con sistema de autobloqueo sencillamente se desplazarán a otro lugar que no moleste

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.k) de la OMS, en lugar de al artículo 236.k), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.k) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada e vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las

bicicletas al establecer que: *"Siempre que…., cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público"*.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.k) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

32ª) Alegación: artículo 236.2.l) OMS.

Solicita añadir al artículo 236.l el siguiente contenido: "siempre que no pueda desplazarse a otro lugar conservando el amarre. En caso de ser una bicicleta con sistema de autobloqueo, bastará desplazarla hasta otro lugar".

El bajo peso de las bicicletas permite ser desplazadas a otro lugar que no moleste. Es un despropósito retirar las bicicletas y llevarlas a un depósito cuando la solución es mucho más sencilla, a no ser que haya una intención de acoso hacia la movilidad ciclista.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.l) de la OMS, en lugar de al artículo 236.l, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.l) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada de vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones…".

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el "desplazamiento" de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.l) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

33ª) Alegación: artículo 237.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 237.1 de la OMS una nueva letra r) con el siguiente tenor literal: "r) Cuando impida o dificulte el acceso de las bicicletas a una instalación de aparcabicis".

Es obvio tener que asegurar el acceso a los aparcabicicletas si queremos asegurar cierta calidad en la movilidad ciclista.

Contestación:

El artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) habilita la retirada y depósito del vehículo: "Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público".

Por su parte el artículo 105.1.h) de la LTSV habilita legalmente la retirada de vehículos *"h) cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación"*.

El estacionamiento de vehículos que impidan estacionar o sacar bicicletas y VMP de los anclajes instalados en las reservas municipales causa una grave perturbación a los vehículos que no pueden estacionar ni ser extraídos de los anclajes para su circulación en términos del artículo 105.1.a) de la LTSV, obstaculizando y dificultando asimismo la circulación en términos del artículo 105.1.h) de la LTSV.

Al objeto de garantizar el acceso efectivo de las bicicletas y VMP a las horquillas aparcabicicletas municipales situados en el espacio público municipal, es decir, de garantizar la eficacia de las reservas de estacionamiento, **se estima la alegación** y se procede, en aplicación de los apartados a) y h) del artículo 105.1 del del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, a introducir un nuevo apartado "r)" en el artículo 237.1 de la OMS, que quedaría redactado en los siguientes términos":

> *"**Artículo 237.1.***
>
> *r) Cuando un vehículo obstaculice o impida el acceso o la salida de bicicletas y VMP a los anclajes municipales específicamente reservados para el estacionamiento de estos vehículos".*

Asimismo se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) para recoger dicho cambio y su fundamentación jurídica.

34ª) Alegación: artículo 237.2 apartados b) y c) de la OMS.

Solicita suprimir los apartados b) y c) de artículo 237.2 de la OMS.

Es un exceso hablar de daños o deterioro al patrimonio público el que haya alguna bici amarrada al mobiliario urbano e incluso a un árbol. Los actuales sistemas de amarre suelen están recubiertos de una funda que protege el objeto en el que se amarra. Además, la ligereza y mínimo volumen de una bicicleta o monopatín, en comparación a una moto, hace que sea muy difícil producir ningún daño.

Contestación:

Los apartados b) y c) de artículo 237.2 concretan supuestos de retirada de vehículo de la vía pública cuando sean ancladas a elementos vivos y/o a mobiliario y bienes de titularidad pública, pero que impliquen su deterioro. La finalidad de dichos apartados es concretar el supuesto de artículo 105.1.a) del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: "Siempre que deteriore algún patrimonio público", en lo relativo a la protección de patrimonio municipal verde (arbolado u otros elementos vegetales) y de mobiliario urbano o de cualquier otra titularidad pública que pueda implicar el deterioro del patrimonio público".

No es posible admitir que el estacionamiento de bicicleta se produzca en cualquier parte y, además, con un potencial daño para el patrimonio público, ya sea arbolado o ya sea mobiliario.

El artículo 237.2, incluyendo los apartados a) y b), se fundamenta en el artículo 105.1.a) de la LTSV y en el deber de defensa, protección y conservación de patrimonio de las Administraciones Públicas regulado en la legislación patrimonial de las Administraciones Públicas, por lo que su supresión planteada por la alegación resultaría contraria a Derecho.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación** alguna **del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 237.2) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

35ª) Alegación: Anexo IV OMS. Acera-bici.

Solicita sustituir la definición de "acera-bici" del Anexo IV de la OMS por la siguiente: "Plataforma ciclista a la misma cota y en continuidad con la acera".

Aunque en la Ley de Tráfico, en el PDMCM de Madrid y en el Manual de Infraestructura ciclista habla de vía ciclista señalizada sobre acera, nos parece que la definición que da la Instrucción de Vías Pública de "*plataformas que discurren a la misma cota y en continuidad con la acera*" marca una mejor diferenciación con la acera y contribuye a la clarificación de uso.

Contestación:

Se desestima porque el Proyecto recoge la definición regulada en el punto 77 del "Anexo I. Conceptos básicos" del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

36ª) Alegación: Anexo IV OMS. Ciclocalle.

Solicita añadir a la definición de "ciclocalle", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "Es una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor **serán residentes y** se debe colocar una señal vertical correspondiente para autorizar este uso. Por defecto, los únicos vehículos que pueden circular por la Ciclocalle son las bicicletas".

Normalmente en Europa el uso del coche en una ciclocalle es ocasional y normalmente suele corresponder a población residente (paso a garajes o plazas de aparcamiento). De este modo aseguramos una baja intensidad motorizada y una convivencia con la bicicleta.

Contestación:

Se desestima porque la definición de ciclocalles está vinculada a la circulación de bicicleta y no tiene por qué implicar una restricción de la circulación motorizados que exclusivamente permita la circulación de los vehículos a motor de los residentes.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

37ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona de prioridad peatonal".

Solicita añadir a la definición de "Zona de prioridad peatonal", del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: "las bicicletas podrán circular por ellas en los dos sentidos, conservando en todo caso la prioridad peatonal".

El propio PDMCM se refiere a las calles de prioridad peatonal ("Calle residencial" / S-28 o ZONA30)) aptas para autorizar la circulación de bicis y "a contracorriente".

Contestación: Se desestima porque por motivos de seguridad vial, previamente expuestos, el Proyecto normativo suprime la posibilidad de circulación de bicicletas en zonas 30. La definición de la zona de prioridad peatonal no puede contravenir la regulación de la circulación de bicicletas contenida en los artículos 167 a 170 de la OMS.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

38ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona o calle residencial".

Solicita añadir a la definición de "Zona o calle residencial": que todas las calles de plataforma única se considerarán "calle residencial" de prioridad peatonal. En las calles de plataforma única, la señal S-28 podrá usarse con carácter informativo pero no determina su carácter de calle residencial.

Las calles de plataforma única están diseñadas para ser calles residenciales de prioridad peatonal, pero con la norma propuesta solo llegan a serlo si están señalizadas con S-28. Esto provoca muchos equívocos, ya que en muchos barrios como Malasaña la mitad de las calles de plataforma única tienen la señal s-28 y la otra mitad no, sin ningún orden aparente, por lo que

es difícil saber en qué tipo de calle está uno. Además, si un peatón o vehículo entra a una calle residencial por cualquier punto que no sea el inicio de la misma calle, no tiene oportunidad de ver la S-28 o y no sabe si la calle es residencial o no.

Contestación:

La configuración de plataforma única determina la aplicación de la regulación de límite de velocidad a 20 kms/hora, de conformidad con lo previsto en los artículos 50.1.a) del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y 17.2.a) de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Pero ello no implica su configuración automática como zona o calle residencial. En este sentido debe recordarse que el artículo 112.8 del Reglamento General de Circulación exige la señalización expresa mediante señal S-28 para ordenar la vía como calle residencial:

> *"**Artículo 122 del RGC.** Circulación por la calzada o el arcén.*
>
> *8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal S-28 regulada en el artículo 159 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal.*

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

39ª) Alegación: Anexo IV OMS. Carril multimodal.

Solicita suprimir los "carriles multimodales" definidos en el Anexo IX de la OMS. Los llamados ciclocarriles han demostrado su inutilidad y comunican una falsa sensación de prioridad a los ciclistas. En la práctica, se comportan como un carril convencional. No tiene mucho sentido definir una diferenciación cuando no la hay.

Contestación:

Los vigentes ciclocarriles, que el Proyecto normativo denomina "carriles multimodales" por la posibilidad de circulación de otros vehículos como los VMP siempre que se circule empelando el casco para la protección de la cabeza por las personas usuarias de vehículos de movilidad personal, constituyen un elemento esencial de calmado del tráfico esencial para el fomento de la movilidad ciclista y la movilidad de los VMP, al garantizar las condiciones de seguridad vial esenciales para viabilizar la circulación de estos vehículos en carriles con limitación de velocidad a 30 kms/h.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

40ª) Alegación: artículo 168.1 OMS.

Solicita suprimir el artículo 168.1, que establece que la prohibición general de circulación de bicicletas por las aceras, calles y zonas peatonales, y que obliga al ciclista que precise acceder a éstas y a cruces de peatones señalizados, a que desmonte de la bicicleta y transitando con ella

en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como peatón.

Contestación:

El artículo 168.1 de la OMS se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación. La circulación de bicicletas, motos y VMP por aceras y zonas peatonales se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

> *"Artículo 121 del RGC.*
>
> *5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".*

Por tanto la persona ciclista que desee circular con su bicicleta deberá desmontarse de la bicicleta y transitar peatonalmente con la bicicleta a su lado hasta el lugar en que desee volver a incorporarse al tráfico rodado una vez se incorpore a la calzada, momento a partir del cual podrá circular sobre la bicicleta.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

41ª) Alegación: artículo 168.2 OMS.

Solicita suprimir el apartado 2 de artículo 168 de la OMS y sustituirlo por el siguiente contenido: "Las personas menores de 14 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales solos o acompañados de un adulto también en bici. Circularán respetando la prioridad de los peatones, ajustando su velocidad a los mismos y mantendrán una separación mínima de un metro. En caso de alta densidad, desmontarán de la bicicleta y transitarán a pie por la acera con el vehículo a su lado".

En una ciudad sin apenas carriles bici protegidos y en un contexto (teórico) de promoción de la movilidad sostenible (en bici), parece razonable que como medida provisional y para promover el uso de la bici entre los más pequeños, estos puedan usar la acera, bien acompañados de un adulto también en bici o de forma autónoma. Pensemos en el camino escolar diario. Tal y como estaba redactado el artículo, no tiene mucho sentido hacer que el adulto en bici supervise al menor desde la calzada ya que, tanto la velocidad a la que iría como la atención al menor, podría suponer un factor de riesgo innecesario. Además, en calzadas de un único sentido, directamente sería imposible si el sentido del menor por la acera fuera contrario al de la calzada.

Contestación:

La regulación de artículo 168.1 de la OMS permite el desarrollo y fomento de uso de la bici por menores de 12 años, debiendo los padres u otros adultos que, en su caso, les acompañen

transitar peatonalmente en aplicación del citado artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación.

Por razones de seguridad vial en las aceras, al objeto de proteger a las personas que transitan peatonalmente por las aceras y zonas destinadas a los peatones, se considera oportuna la edad de 12 años.

42ª) Alegación: artículo 20.2 OMS.

Solicita añadir al artículo 20.2 de la OMS un nuevo apartado i) con el siguiente contenido: "i) Los ciclos y bicicletas". La circulación de bicicletas según las condiciones de convivencia con los peatones asegura precisamente el objetivo del artículo: *"la reducción del nivel sonoro y de emisiones contaminantes, fomento de los modos sostenibles de movilidad o promoción económica"* Difícilmente se promueven los modos sostenibles de movilidad si se prohíben las bicicletas.

Es importante diferenciar entre aceras y zonas peatonales (peatonalizaciones o áreas de prioridad peatonal) o Zonas Peatonales Autorizadas como hemos propuesto en anteriores alegaciones. Estas últimas pueden formar parte de un itinerario ciclista con características propicias de planeidad (orográficamente favorable), trazado directo (no rodeos), etc. (Art. 170.4 de la ordenanza en vigor) Evidentemente en las zonas peatonales se imponen condiciones claras de prioridad y seguridad peatonal tal y como hemos apuntado anteriormente. (alegación 13 y 26)

La permeabilidad ciclista en las calles es clave para un correcto desarrollo ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

aa) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
bb) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

43ª) Alegación: artículo 27.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 27.1 de la OMS el siguiente contenido marcado en negrita: "1. Las ocupaciones de las vías urbanas reguladas en esta Ordenanza requerirán autorización del órgano competente, previa la correspondiente solicitud de los interesados en los términos establecidos en esta Ordenanza. **Se exceptuarán aquellas actuaciones esporádicas, de**

carácter cultural, educativo o artístico, en espacios de uso peatonal siempre que no perjudique el flujo de los peatones y la calidad estancial de la zona".

Las áreas peatonalizadas deben favorecer la expresión cultural y espontánea de los ciudadanos. Cuando hablamos de dinamizar una ciudad debemos facilitar que en estos espacios puedan llevarse a cabo actividades artísticas sin que medie una tramitación burocrática previa. Bastaría el compromiso de que se realicen respetando la prioridad peatonal y la calidad estancial del área, aspecto éste que podría verse fortalecido al enriquecerse el uso y disfrute de la calle.

Contestación:

El artículo 27.1 de la OMS no es objeto no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo por lo que, en principio, no puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

y) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
z) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

No obstante, en la medida en que sí es objeto del Proyecto normativo el apartado 7 del mismo artículo 27 de la OMS se considera adecuado entrar al fondo de la cuestión planteada por la alegación, al objeto de facilitar la más amplia motivación de las alegaciones formuladas durante la información pública.

En ese sentido la alegación debe desestimarse porque los usos del espacio público peatonal y de las zonas estanciales son y deben ser objeto de autorización municipal porque el uso del espacio público municipal para el desarrollo de "actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico" afecta a los derechos del resto de personas usuarias del espacio público, puede afectar a la prestación de servicios públicos así como a la protección de patrimonio de las Administraciones Públicas.

En este sentido se recuerda que de conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV, corresponde a os municipios *"la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social"*.

Por su parte, el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid atribuye expresamente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la*

movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

La autorización de la ocupación regulada en el artículo 27.1 de la OMS es el instrumento jurídico imprescindible para armonizar los distintos usos y necesidades del espacio público municipal.

Por todo ello **se desestima** la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial **de ordenanza ni de la MAIN.**

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 155 Participantes 1

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715272 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

k) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

oo) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

pp) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

qq) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

rr) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo"*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

> oo) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;
>
> pp) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía

de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

qq) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

rr) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

u) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

v) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 156

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715276 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante

la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

uuuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

ddd) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

eee) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como*

autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

fff) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ggg) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

hhh) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la

integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

w) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

x) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 157

Dª./D.

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715280 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica

responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

eeee) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO_2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ffff) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su

racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *wwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ccccccccccccccccccccc) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ddddddddddddddddddddddd) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente

urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se

refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

ddd) clasificación ambiental A: 0,705;
eee) clasificación ambiental: 0,453;
fff) clasificación ambiental C: 0,098;
ggg) clasificación ambiental ECO: 0,015;
hhh) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico

destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la “Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360”.

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 158

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715298 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

gggg) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO_2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

hhhh) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *eeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *fffffffffffffffffffff) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *ggggggggggggggggggggg) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) *Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

lllllllllllllllllllll) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ccccccccccccccc) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*

ddddddddddddddd) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

eeeeeeeeeeeeeee) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente*

urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

fffffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

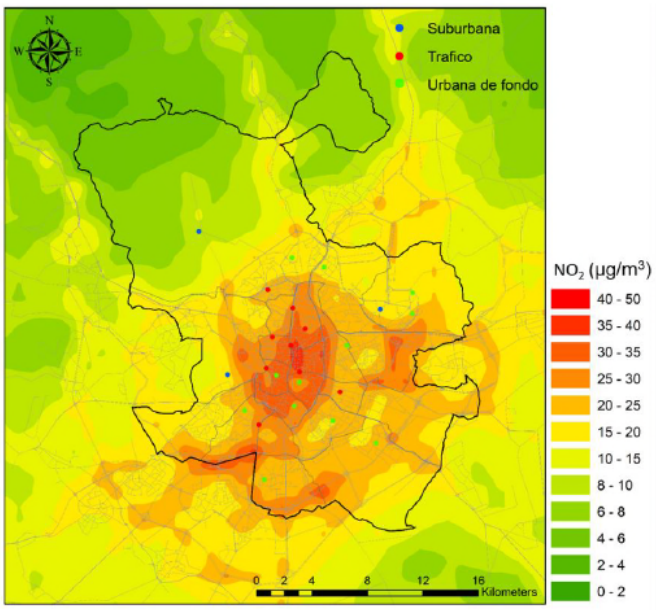

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 159 Participantes 1

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715300 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ggggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ttt) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

uuu) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 160 Participantes 1

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715302 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto

102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ooooooooooooooooooooo) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *ppppppppppppppppppppp) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente*

urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) *Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

sssssssssssssssssssss) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

ttttttttttttttttttttt) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkkkkkk) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*

lllllllllllllll) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

mmmmmmmmmmmmmmm) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio*

ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los

vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

vvv) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

www) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

xxx) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de

análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 161 Participantes 1

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por Dª./D. [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715304 por el que Dª./D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

sss) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ttt) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

kk) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

ll) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

mm) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

nn) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 162

Dº [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715306 por el que Dº [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ccccccccccccccccccccc) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ddddddddddddddddddddddd) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa***

***estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

u) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

v) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

iii) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

jjj) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

kkk) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

lll) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

mmm) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

nnn) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

oo) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

pp) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

qq) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

rr) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 163

Dº [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715308 por el que Dº [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento

continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando

una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

fffffffffffffffffffffff) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ggggggggggggggggggggggg) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

lllllllllllllllllllll) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *sssssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *ttttttttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *uuuuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *vvvvvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

w) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

x) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los

residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

ooo) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

ppp) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

qqq) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

rrr) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

sss) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

ttt) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta

de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

ss) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

tt) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

uu) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

vv) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 164 Participantes 1

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715311 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto

102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *oooooooooooooooooooooo) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *pppppppppppppppppppppppp) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano,*

especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

sssssssssssssssssssssss) *Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

ttttttttttttttttttttttt) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".*

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwwwwwwwwww) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*

xxxxxxxxxxxxxxxx) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

yyyyyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales

que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

yyy) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

zzz) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

aaaa) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 165 Participantes 1

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715313 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ddddddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

bbbb) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

cccc) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº166 Participantes 1

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por Dª./D. [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de julio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715314 por el que Dª./D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

uuu) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

vvv) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

oo) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

pp) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

qq) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

rr) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 167

D. [redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715318 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando*

no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

www) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

xxx) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las

Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

yyy) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

zzz) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

aaaa) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

bbbb) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos

residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

cccc) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

dddd) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

eeee) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

ffff) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las

necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

uuuu) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

vvvv) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

wwww) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

xxxx) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

yyyy) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

zzzz) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

aaaaa) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de “afán recaudatorio”.

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como “residente” del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº168

Dº./D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715321 por el que **Dº./D.** [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

gggggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero

de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

dddd) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

eeee) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

kk) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

ll) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

mm) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los

vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

nn) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 169

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715325 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la

integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

a) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*

b) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 170 Participantes 1

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715327 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

l) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

ss) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

tt) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

uu) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

vv) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo"*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

> ss) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;
>
> tt) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de

las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

uu) *"6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

vv) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

w) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

x) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 171

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715330 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas

las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

vvv) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

www) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

xxx) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

yyy) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante,

que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y

Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000

	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

ee) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.
ff) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.
gg) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

iiii) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

jjjj) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica,

que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ccccccccccccccccccccccc) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ddddddddddddddddddddddddd) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

fffffffffffffffffffffffff) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiiiiiiiiii) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*

jjjjjjjjjjjjjjjj) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

kkkkkkkkkkkkkkkkk) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

lllllllllllllllll) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea*, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del*

Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 172

Dª./D.

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715332 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica

responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

kkkk) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

llll) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su

racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *ggggggggggggggggggggggg) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

lllllllllllllllllllllll) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ooooooooooooooooooooooo) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ooooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

pppppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

iii) clasificación ambiental A: 0,705;
jjj) clasificación ambiental: 0,453;
kkk) clasificación ambiental C: 0,098;
lll) clasificación ambiental ECO: 0,015;
mmm) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental “A” emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un

vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental

que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 173 Participantes 1

Dª. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715336 por el que Dª. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

m) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

ww) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

xx) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

yy) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

zz) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo"*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

> ww) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;
>
> xx) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía

de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

yy) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

zz) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

y) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

z) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 174 Participantes 1

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715340 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

n) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

aaa) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

bbb) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

ccc) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

ddd) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo"*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

> aaa) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;
>
> bbb) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía

de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

ccc) *"6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

ddd) *"7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

aa) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

bb) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 175

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715344 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

mmmm) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

nnnn) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *ppppppppppppppppppppppppp) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *sssssssssssssssssssssssss) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

ttttttttttttttttttttttttt) *Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) *Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) *Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) *Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) *Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".*

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrrrrrrrrr)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

sssssssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ttttttttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

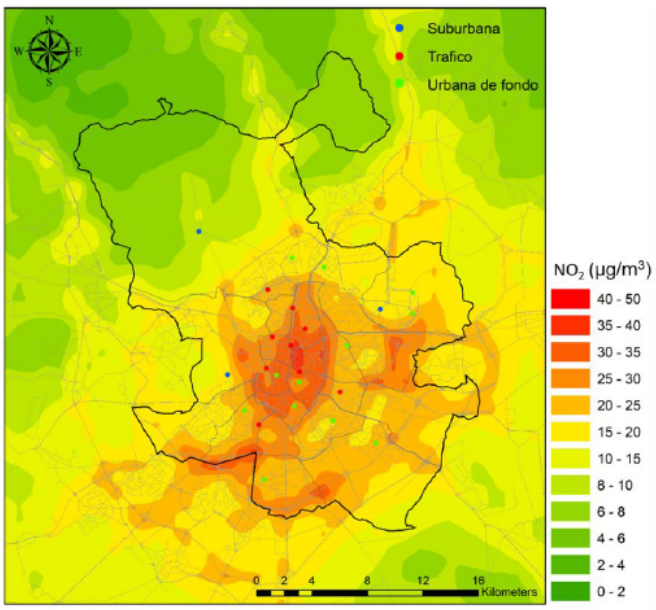

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 176

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715350 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

oooo) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

pppp) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

ccccccccccccccccccccccc) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ddddddddddddddddddddddddd) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

fffffffffffffffffffffff) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

gggggggggggggggggggggggg) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwwwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

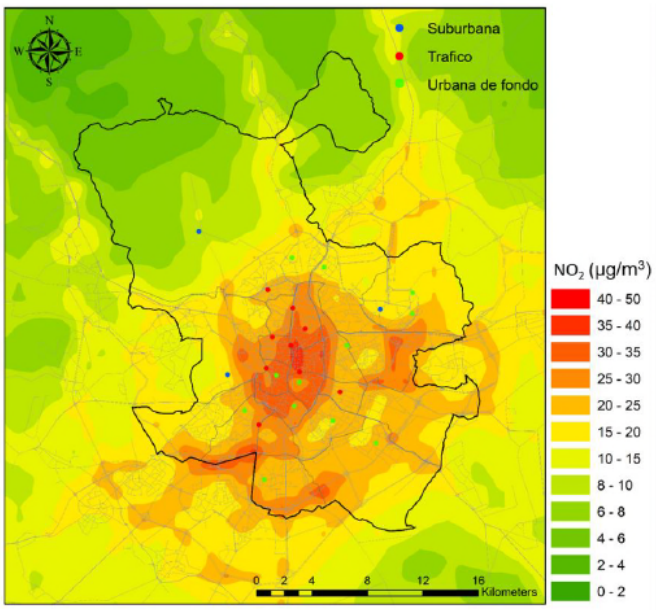

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº177

D/DÑA. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715351 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio

ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

zzz) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

aaaa) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

bbbb) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

cccc) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real

Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000

2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

qqqq) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

rrrr) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *lllllllllllllllllllllllll) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
>
> *mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
>
> *nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

oooooooooooooooooooooooo) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

pppppppppppppppppppppppp) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzzzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 177

D./Dª [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha XX de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715351 por el que D [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera

de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *e) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *f) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *g) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *h) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> *2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.*
>
> *3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o*

la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato

favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

> 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
>
> 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
>
> 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 177

Dº./D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715351 por el que Dº./D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”.

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a

razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *ccccccccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *ddddddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *eeeeeeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más*

elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

fffffffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ffff) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

gggg) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

oo) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

pp) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

qq) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

rr) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española

en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 177

D/Dª. [redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por D [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha XX de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715351 por el que D [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el*

lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

aaaa) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

bbbb) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

cccc) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del

artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

dddd) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

gggg) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

hhhh) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

iiii) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

jjjj) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

kkkk) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

llll) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

bbbbb) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

ccccc) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

ddddd) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

eeeee) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

fffff) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

ggggg) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

hhhhh) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 177

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715351 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ssss) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

tttt) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *sssssssssssssssssssssssss) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *ttttttttttttttttttttttttt) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ggggggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

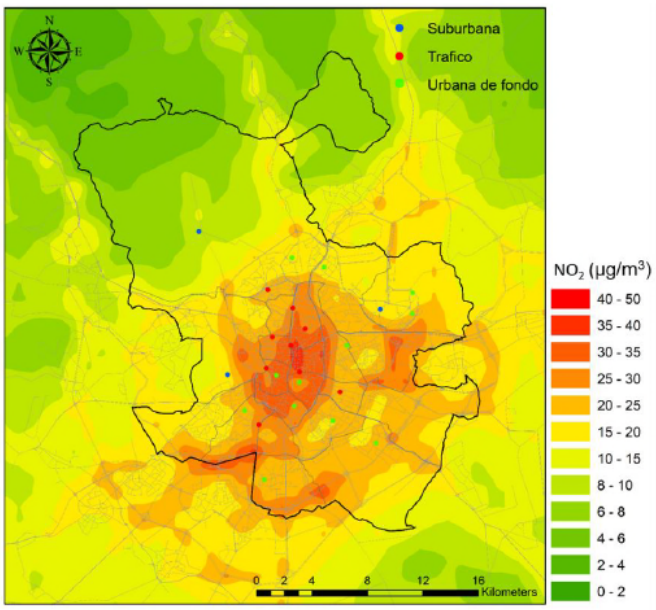

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº177

D./Dª [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715351 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante

la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

kkkkkkkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

lllllllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

iii) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

jjj) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el*

Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

kkk) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

lll) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

mmm) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la

integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

y) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

z) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 177

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por Dª./D. [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715351 por el que Dª./D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el*

lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

eeee) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ffff) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de

2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

ss) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

tt) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

uu) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

vv) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 177

Dº./D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715351 por el que Dº./D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *oooooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *ppppppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *qqqqqqqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *rrrrrrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la*

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

hhhh) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

iiii) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº177

Dº./D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [redacted] **inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715351 por el que Dº./D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ccccccccccccccccccccccccc) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ddddddddddddddddddddddddd) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

fffffffffffffffffffffffff) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ggggggggggggggggggggggggg) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio

del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ssssssssssssssss) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*

ttttttttttttttttt) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

uuuuuuuuuuuuuuuuu) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

vvvvvvvvvvvvvvvvv) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

jjjj) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

kkkk) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

llll) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza

Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 177

Dª./D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª./D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715351 por el que Dª./D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

uuuu) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la

prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

vvvv) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el*

cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

lllllllllllllllllllllllll) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ooooooooooooooooooooooooo) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

pppppppppppppppppppppppppp) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *wwwwwwwwwwwwwwwww)* *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *xxxxxxxxxxxxxxxxxx)* *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *yyyyyyyyyyyyyyyyyy)* *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *zzzzzzzzzzzzzzzzzz)* *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*
>
> ***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o

contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

nnn) clasificación ambiental A: 0,705;
ooo) clasificación ambiental: 0,453;
ppp) clasificación ambiental C: 0,098;
qqq) clasificación ambiental ECO: 0,015;
rrr) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en “Madrid ZBE” Y las “ZBEDEP” Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL

2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 177

Dª./D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª./D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715351 por el que Dª./D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

o) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

eee) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

fff) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

ggg) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

hhh) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

> eee) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;
>
> fff) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada,*

en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

ggg) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

hhh) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

cc) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

dd) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las

personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº177

Dº./D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715351 por el que Dº./D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *sssssssssssssssssssssssss) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *ttttttttttttttttttttttttt) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
> >
> > *vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
> >
> > *wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ddddddddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

y) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

z) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

uuu) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

vvv) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

www) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

xxx) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

yyy) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

zzz) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

ww) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

xx) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

yy) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

zz) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 178

Dª. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª. [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715352 por el que Dª. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

wwww) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

xxxx) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *ccccccccccccccccccccccccc) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *ddddddddddddddddddddddddddd) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

fffffffffffffffffffffffff) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

gggggggggggggggggggggggggg) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffffffffffffff)la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ggggggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

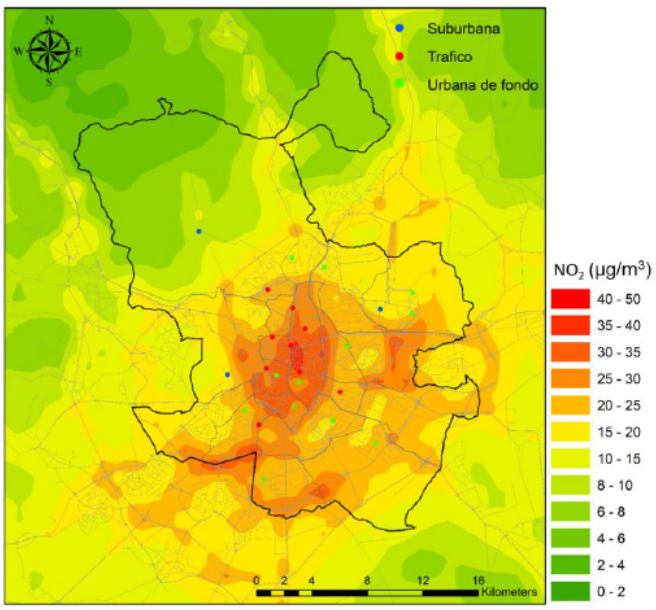

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 179

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715354 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

yyyy) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

zzzz) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *lllllllllllllllllllllllllll) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

oooooooooooooooooooooooooo) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

pppppppppppppppppppppppppp) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjjjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkkkkkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

lllllllllllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

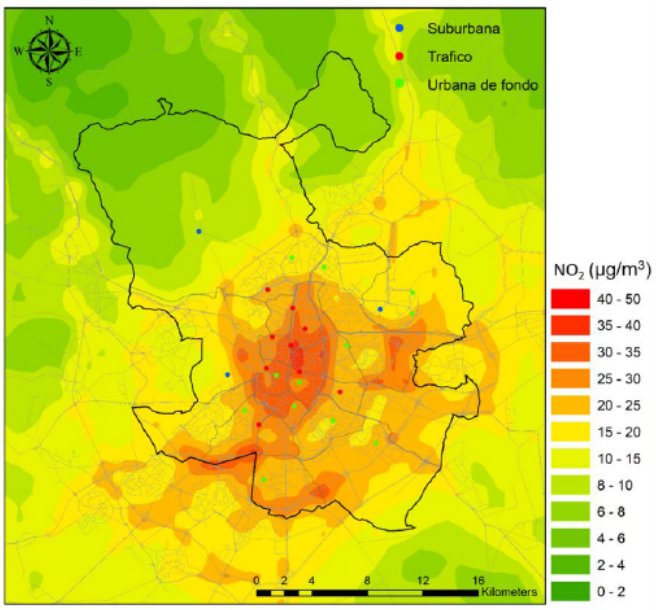

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 180

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha de 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715356 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto

102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *sssssssssssssssssssssssss) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ttttttttttttttttttttttttttt) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente*

urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnnnnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

oooooooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

pppppppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales

que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

mmmm) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

nnnn) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

oooo) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 180

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha de 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715356 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud

humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten*

oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

a) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

b) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

c) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

d) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

e) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

f) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

i) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los

compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

aa) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

bb) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa

como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

aaaa) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

bbbb) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

cccc) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

dddd) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

eeee) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

ffff) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio

climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

aaa) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

bbb) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

ccc) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

ddd) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 180

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha de 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715356 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

p) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

iii) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

jjj) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

kkk) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

lll) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

> iii) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;
>
> jjj) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía

de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

kkk) *"6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

lll) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

ee) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

ff) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 180

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha de 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715356 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas

las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

dddd) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

eeee) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

ffff) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

gggg) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante,

que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las

medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000

9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

aaaaa) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la

ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

bbbbb) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

a) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

b) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

c) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

d) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

e) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

f) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

i) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 180

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha de 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715356 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la

salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

a) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

b) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de

protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *a) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *b) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *c) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

d) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

e) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

f) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

i) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

sss) clasificación ambiental A: 0,705;
ttt) clasificación ambiental: 0,453;
uuu) clasificación ambiental C: 0,098;
vvv) clasificación ambiental ECO: 0,015;
www) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar*

el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo", tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 180

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha de 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715356 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

a) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

   Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO_2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

b) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *a) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *b) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *c) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *d) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *e) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
>
> *f) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

i) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

c) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

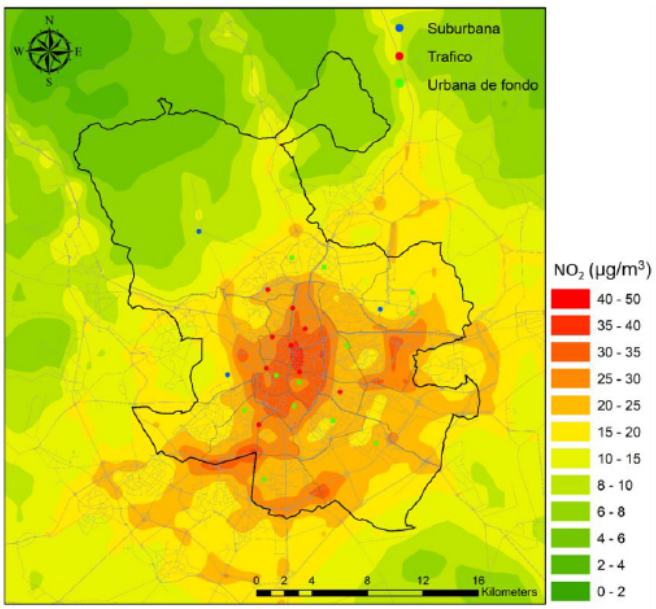

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 180

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha de 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715356 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario

del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *a) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *b) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor*

brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las

personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

nnn) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

ooo) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ppp) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

qqq) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

rrr) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

aa) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

bb) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del*

Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 180

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha de 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715356 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la

integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

i) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

j) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

k) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

l) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 180

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha de 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715356 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 02 (Familiar) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

a) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*

b) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

a) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

b) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

ss) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

tt) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

uu) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos

más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

vv) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 180

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha de 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715356 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto

normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos:

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*
>
> *Corresponde a los municipios:*
>
> *b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

> *"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*
>
> *El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.*

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

gggg) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

hhhh) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

iiii) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

jjjj) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

mmmm) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

nnnn) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

oooo) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

pppp) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

qqqq) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

rrrr) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento

disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

iiiii) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

jjjjj) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

kkkkk) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

lllll) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

mmmmm) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

nnnnn) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

ooooo) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 180

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha de 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715356 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha

regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción

de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

a) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

   En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

b) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental “A”, se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental “A” es:

ww) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un

vehículo con clasificación ambiental “B”, 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “C” y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental “ECO”, y así sucesivamente.

xx) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

yy) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

zz) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos “A” en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 180

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha de 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715356 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos

para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

a) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*

b) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

a) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

b) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico,

Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº181

D/DÑA. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dña [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715359 por el que Dña [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio

ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

hhhh) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

iiii) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

jjjj) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

kkkk) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real

Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000

2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ccccc) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ddddd) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *ccccccccccccccccccccccccccc) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *ddddddddddddddddddddddddddd) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee)Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *fffffffffffffffffffffffff) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
>
> *ggggggggggggggggggggggggg) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
>
> *hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

sssssssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ttttttttttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 181

D/DÑA. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dña [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715359 por el que Dña [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

1ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *m) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *n) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *o) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *p) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> *2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.*
>
> *3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

> 1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.
>
> 2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.
>
> 3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 181

D/DÑA. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dña [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715359 por el que Dña [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.

- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”.

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer

las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *uuuuuuuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *vvvvvvvvvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *wwwwwwwwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *xxxxxxxxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

pppp) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

qqqq) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

ww) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

xx) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

yy) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

zz) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 181

D/DÑA. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dña [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715359 por el que Dña [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

> *"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*
>
> *El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.*

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

> *"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

*"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto

normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

kkkk) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

llll) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

mmmm) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

nnnn) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

ssss) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

tttt) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado "efecto frontera" del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

uuuu) el "efecto frontera" provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de "aparcamientos disuasorios", que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

vvvv) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

wwww) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

xxxx) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

ppppp) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

qqqqq) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

rrrrr) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

sssss) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

ttttt) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

uuuuu) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento

en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

vvvvv) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 181

D/DÑA. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dña [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715359 por el que Dña [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

eeeee) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

fffff) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *lllllllllllllllllllllllllllll) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

oooooooooooooooooooooooooooo) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

pppppppppppppppppppppppppppp) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

sssssssssssssssssssssssssss) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzzzzzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaaaaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

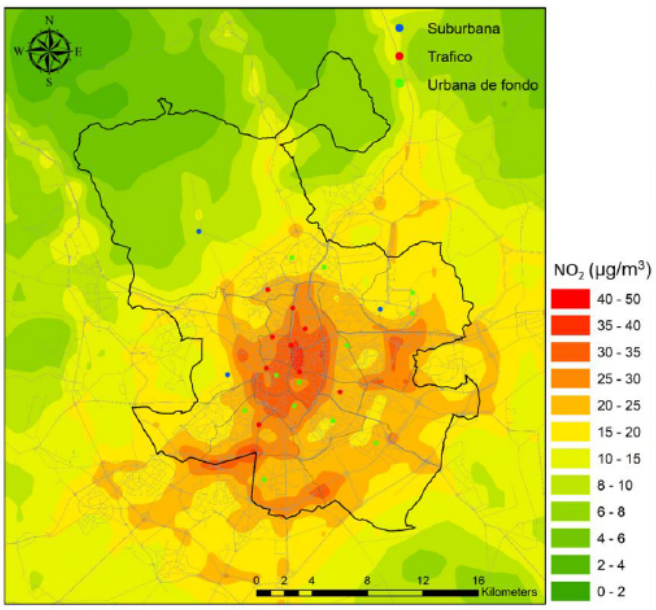

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº181

D/DÑA. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dña [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715359 por el que Dña [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

1ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante

la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

ccccccccccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ddddddddddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeeeeeeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

fffffffffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el

artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

sss) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

ttt) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el*

Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

uuu) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

vvv) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

www) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la

integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

cc) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

dd) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 181

D/DÑA. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dña [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715359 por el que Dña [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

1ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los*

distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados".

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

oooo) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

pppp) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde

Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

aaa) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

bbb) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

ccc) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

ddd) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 181

D/DÑA. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dña [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715359 por el que Dña [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.

- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental “A”, implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada “Madrid Zona de Bajas Emisiones” (en adelante, “Madrid ZBE”).

La finalidad de la regulación de “Madrid ZBE” responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *ggggggggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *hhhhhhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *iiiiiiiiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *jjjjjjjjjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una*

*atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

rrrr) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

ssss) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº181

D/DÑA. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dña [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715359 por el que Dña [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

1ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire*

y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ttttttttttttttttttttttttttt) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

lllllllllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

tttt) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

uuuu) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

vvvv) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

2ª) Alegación:

Que para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A".

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 181

D/DÑA. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dña [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715359 por el que Dña [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la

Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

1ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ggggg) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la

ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

hhhhh) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ccccccccccccccccccccccccccc) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ddddddddddddddddddddddddddddd) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

fffffffffffffffffffffffffff) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

gggggggggggggggggggggggggggg) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *oooooooooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *pppppppppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *qqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *rrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación:

El Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

xxx) clasificación ambiental A: 0,705;
yyy) clasificación ambiental: 0,453;
zzz) clasificación ambiental C: 0,098;
aaaa) clasificación ambiental ECO: 0,015;
bbbb) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los

regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación:

Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la

reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 181

D/DÑA. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dña [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715359 por el que Dña [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

1ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

q) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

mmm) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

nnn) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

ooo) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

ppp) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo"*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

> mmm) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad"*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;
>
> nnn) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada,*

en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

ooo) "6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

ppp) "7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización" conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

gg) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

hh) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las

personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº181

D/DÑA. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dña [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715359 por el que Dña [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *lllllllllllllllllllllllllllll) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *ooooooooooooooooooooooooooooo) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *pppppppppppppppppppppppppppp) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
>
> *qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
>
> *rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*

sssssssssssssssssssssssssssss) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ttttttttttttttttttttttttttttt) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

sssssssssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ttttttttttttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora* ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

cc) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

dd) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

gggg) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

hhhh) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

iiii) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

jjjj) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

kkkk) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

llll) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la

normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

eee) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

fff) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

ggg) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

hhh) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 182

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715361 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

iiiii) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

jjjjj) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

a) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

b) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

c) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwwwwwwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzzzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

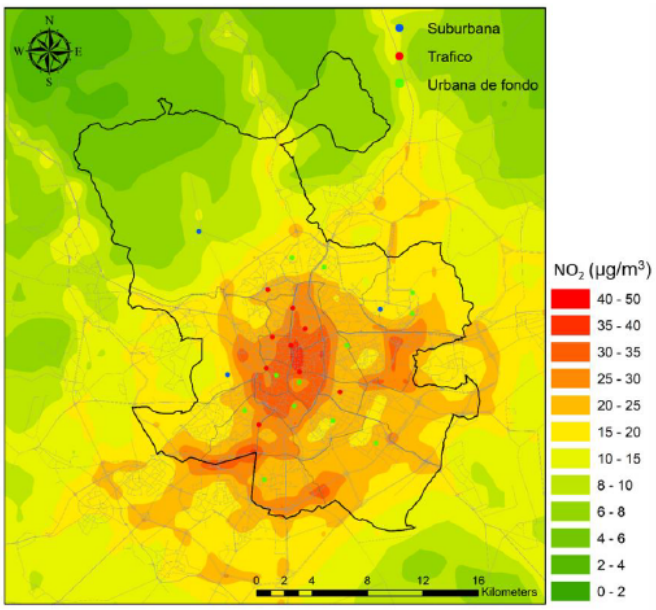

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 183

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715364 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, y se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

Se propone permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccccccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ddddddddddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas

emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al

artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Expone que el límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

Propone prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una

protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los*

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffffffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

gggggggggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

wwww) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

xxxx) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

aaa) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

bbb) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

ccc) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

ddd) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la

imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

3ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

llll) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

mmmm) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

nnnn) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

oooo) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

En la misma alegación se indica: No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico

en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

> *Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".*

En desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360 el Ayuntamiento ha llevado a cabo en materia de fomento del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general:

En febrero de 2020 se puso en servicio las Líneas Cero de EMT, las primeras líneas gratuitas cero emisiones de la ciudad que conectan el distrito Centro con dos grandes nodos de transporte: la estación de Atocha, principal puerta de entrada a la ciudad, y el intercambiador de Moncloa.

hh) Se han puesto en marcha seis nuevas líneas de autobús.

ii) Se han puesto en servicio 45 kilómetros de carriles bus adicionales, a los que a lo largo de verano de este 2021 se unirán otros 15 kms de carriles bus adicionales.

jj) Se ha agilizado la adquisición de vehículos limpios para que en 2023 no haya ningún autobús propulsado por motores diésel: en 2021 se ha adjudicado la compra de 520 nuevos autobuses de gas GNC y 106 nuevos autobuses eléctricos, la mayor compra de flota cero emisiones de la historia de la EMT, a los que habrá que sumar otros 50 eléctricos en 2022 y 50 en 2023, alcanzando una flota de 279 autobuses eléctricos. En 2027 se alcanzará el objetivo de que un tercio de la flota de EMT sea eléctrica.

En cuestión de infraestructuras viarias se han iniciado, y avanzan a buen ritmo, las obras de mejora del Nudo Norte que permitirán descongestionar el punto con más tráfico de toda España. Con un presupuesto de 42 millones de euros, esta obra reducirá las emisiones de CO2 en 14 toneladas diarias y supondrá un ahorro de tiempo para los vehículos privados del 31%.

En materia de aparcamientos disuasorios se han inaugurados dos nuevos aparcamientos multimodales en Pitis (Fuencarral-El Pardo) y Fuente de la Mora (Hortaleza), para disuadir a los vehículos privados el acceso a la almendra central. En unas semanas se habilitará el de Aviación Española (Latina) y actualmente se está licitando la construcción de dos aparcamientos disuasorios más: Villaverde Bajo y Tres Olivos.

Para impulsar el trasvase hacia vehículos limpios e impulsar la electromovilidad con la electrificación real del municipio, el Ayuntamiento de Madrid ha reservado un crédito de 110,8 millones para el Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 para sustitución de vehículos privados, taxis, autobuses, vehículos de mercancías y adquisición de bicicletas, patinetes y motos.

El sistema de bicicleta pública BiciMAD se ha ampliado en 90 estaciones, hasta llegar a las 258 bases. La red de estaciones del sistema de bicicleta pública municipal se ha extendido por primera vez a Fuencarral-El Pardo, Moratalaz, Latina, Usera y Carabanchel, llegando en total a 15 de los 21 distritos.

Eb materia de infraestructuras ciclistas se han habilitado 12 kilómetros nuevos de carril bici, y a lo largo del año corriente se va a iniciar la construcción del más importante, el de Castellana, que constituirá la columna vertebral de la movilidad ciclista. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid ha incrementado en dos años un 34,2% el número de aparcamientos para bicicletas, hasta llegar a 3.144 plazas actuales situadas en 630 ubicaciones de la ciudad.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

En cuanto a la indicación que la norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

kkkkk) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido

de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

lllll) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto*

102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

d) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

e) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

f) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

g) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

h) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

i) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

j) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

k) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

l) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

iiiiiiiiiiiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

lllllllllllllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por

España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

4ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

*"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así*

como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

*"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

*"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

*"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

qqqq) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

rrrr) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el

cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

ssss) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

tttt) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

yyyy) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

zzzz) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

aaaaa) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de

viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios "frontera" del AER;

bbbbb) el "efecto frontera" es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

ccccc) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

ddddd) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

wwwww) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

xxxxx) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

yyyyy) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

zzzzz) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

aaaaaa) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

bbbbbb) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

cccccc) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

5ª) Alegación:

Expone que la norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

mmmmm) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la

OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

nnnnn) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de*

Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

m) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

n) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

o) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

p) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

q) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

r) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

s) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

t) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

u) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

oooooooooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

pppppppppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por

España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

También se señala que los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

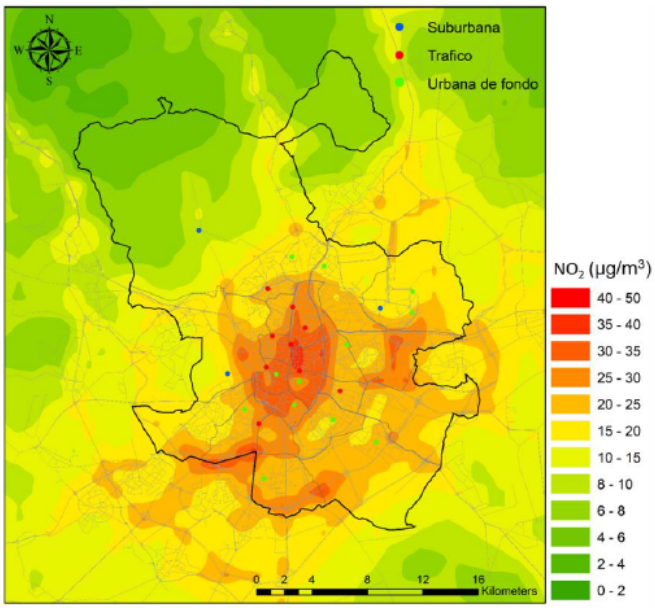

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de

nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Y por último se indica que los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6ª) Alegación:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A”, según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación,

responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España*

por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

sssssssssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ttttttttttttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de

efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

xxx) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

yyy) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de*

personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

zzz) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

aaaa) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

bbbb) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más

contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos "A" según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental "A" especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

ee) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

ff) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

7ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

uuuu) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

vvvv) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los

Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

eee) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

fff) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

ggg) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

hhh) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

8ª) Alegación:

Expone que el límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

Solicita prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del*

tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *uuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *vvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *wwwwwwwwwwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*
>
> ***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o*

la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

yyyy) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

zzzz) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación

de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

9ª) Alegación:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

Propone que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de*

Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

v) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

w) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

x) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

y) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

z) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

aa) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

bb) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

cc) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

dd) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los

relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

aaaaa) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

bbbbb) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

ccccc) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta.

Y se propone para combatir la contaminación se dé prioridad de aparcamiento en los alrededores de la Plaza Elíptica a los residentes con las debidas excepciones.

Contestación: La ZBEDEP Plaza Elíptica es una ordenación de carácter permanente de tráfico destinada a proteger la salud humana y el medio ambiente urbano.

La regulación del estacionamiento para dar prioridad a los residentes mediante la implantación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) supone un efecto disuasorio del uso de los vehículos motorizados para acceder a zona en que se establezca la regulación del estacionamiento.

La zona de Plaza Elíptica es la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, originada por la elevada circulación de vehículos al ubicarse en uno de los grandes ejes y puntos de entrada a la ciudad.

La regulación del estacionamiento, para otorgar prioridad al estacionamiento de los vehículos de los residentes, tendría un impacto favorable en forma de reducción del tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero no reduciría suficientemente la elevada contaminación de dicha zona, que solo puede lograrse mediante la progresiva restricción de la circulación de vehículos.

Para alcanzar esos objetivos se establecen, de forma proporcional, restricciones a la circulación y al estacionamiento para los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental “A”.

Por ello resulta imprescindible la regulación e implantación de la ZBEDEP en los términos propuestos por el Proyecto normativo, sin perjuicio de la posibilidad de incluir la zona de Plaza Elíptica en el Área de Estacionamiento Regulado (AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) mediante futuras modificaciones de la OMS.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza ni de la MAIN.

10ª) Alegación:

Expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos y obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige, para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de lo que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ooooo) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la

ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ppppp) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ee)Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ff) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

gg) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

hh) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ii) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

jj) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

kk)Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ll) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

mm) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *ccccccccccccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *ddddddddddddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *eeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *fffffffffffffffffffff) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por otro lado, el Proyecto normativo respeta plenamente la posibilidad de los ciudadanos de decidir libremente si quieren disponer de vehículo propio, emplear el transporte público colectivo o contratar servicios de movilidad (Taxi, VTC, arrendamiento de coches sin conductor, arrendamiento de motos, bicicletas y VMP).

La creación de la ZBE de la ciudad de Madrid es progresiva porque su contenido se limita a establecer la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A".

La relación de los factores de emisión (gr/km) de dióxido de nitrógeno (NO2) de las distintas categorías de clasificación, conforme al Reglamento General de Vehículos, de los vehículos en atención a su potencial contaminante es la siguiente (clasificación ambiental de los turismos. Emisiones de NO2 totales del municipio):

cccc) clasificación ambiental A: 0,705;
dddd) clasificación ambiental: 0,453;
eeee) clasificación ambiental C: 0,098;
ffff) clasificación ambiental ECO: 0,015;
gggg) clasificación ambiental CERO: 0,000.

Por tanto, un vehículo de clasificación ambiental "A" emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

Dado que la progresiva restricción a la circulación de los vehículos más contaminantes en la Zona de Bajas Emisiones de Madrid responde a la necesidad de *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo",* tal y como como establece el artículo 21.2 de la OMS en la redacción que propone el Proyecto inicial, la propuesta normativa no solo no resulta antisocial sino que, por el contrario, persigue precisamente compatibilizar la circulación en vehículo a motor de combustión con la protección de la salud pública y la integridad física del resto de personas que también conforman la sociedad, restringiendo la prohibición de circulación a los vehículos más contaminantes.

Asimismo el Proyecto normativo plantea una progresividad que otorga posibilidad a los ciudadanos de decidir si quieren conservar su vehículo o si prefieren renovarlo por otro más eficiente en términos medioambientales. Conforme avanzan los plazos establecidos en los regímenes transitorios las opciones de uso del vehículo altamente contaminante disminuirán progresivamente.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Además, solicita que se otorguen más ayudas para el cambio de vehículos no contaminantes.

Contestación: Las ayudas o subvenciones para la renovación de vehículos no constituyen una manifestación de ejercicio de la potestad de aprobar normas jurídicas de carácter reglamentario, -que es la ejercida en la elaboración, tramitación y en su caso aprobación del Proyecto normativo-, sino que las subvenciones constituyen actuaciones administrativas de fomento que sirven de complemento a las medidas restrictivas contempladas en "Madrid ZBE" Y las "ZBEDEP" Distrito Centro y Plaza Elíptica.

El Ayuntamiento de Madrid no necesita de desarrollo reglamentario en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) para conceder subvenciones para la renovación de vehículos por otros menos contaminantes.

Por ello los planes de ayuda o subvenciones para impulsar el cambio del parque circulante a motorizaciones medioambientalmente más eficientes no forman parte de los contenidos de la OMS.

No obstante las subvenciones municipales destinadas a reducir las emisiones contaminantes del parque móvil de la ciudad de Madrid y suponen un elemento adicional de proporcionalidad que complementa la regulación de las ordenaciones de carácter permanente del tráfico destinadas a proteger la salud pública y el medio ambiente: Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

Subvenciones municipales:

En el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre del año 2019, se impulsa la renovación por vehículos menos contaminantes de las flotas de taxis, autobuses, transporte discrecional y de mercancías, carga y descarga y vehículos particulares.

En desarrollo de la Estrategia Madrid 360 se modificó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2018-2020 mediante Decreto de 13 de Febrero de 2020 por el que se aprueba el Plan Estratégico de Subvenciones del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, que recoge la línea de ayudas incluidas en Madrid 360.

Posteriormente se aprobó el Plan Estratégico de Subvenciones (PES) 2021-2023 del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad que contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid mediante la renovación de vehículos menos contaminantes.

El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000

2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
	9.000.000	**34.000.000**	**12.000.000**	**6.000.000**	**4.000.000**	**2.500.000**	**67.500.000**

El citado PES contempla la concesión de ayudas por valor de 34 millones de euros (4 millones en el 2021, 15 millones en 2022 y 15 millones en 2023) para la renovación de vehículos particulares por otros medioambientalmente más eficientes.

Subvenciones estatales y autonómicas:

Las subvenciones municipales vienen a complementar los planes de subvenciones estatales para la renovación de vehículos, si bien los planes estatales tienen una orientación fundamentalmente de política industrial frente a la orientación de carácter medioambiental que poseen las subvenciones municipales adoptadas en desarrollo de la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Las subvenciones municipales se configuran habitualmente de manera que sean compatibles con las estatales y autonómicas.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

11ª) Alegación:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

r) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

qqq) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo

1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

rrr) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

sss) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

ttt) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo",* proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

> qqq) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad",* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;
>
> rrr) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada,

garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

sss) *"6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

ttt) *"7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

ii) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

jj) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo

40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

12ª) Alegación:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid "revertir Madrid Central".

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

nn) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

oo) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

pp) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

qq) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

rr) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ss) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

tt) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

uu) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

vv) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ggggggggggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiiiiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad*

*del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

ee) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

ff) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por

tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

mmmm) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

nnnn) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

oooo) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

pppp) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

qqqq) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

rrrr) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de

dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

iii) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

jjj) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

kkk) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

lll) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 184

Dª. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715366 por el que Dª. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la

Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

qqqqq) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

rrrrr) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *ww) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *xx) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *yy) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

zz) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

aaa) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

bbb) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ccc) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ddd) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

eee) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

lllllllllllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la

mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

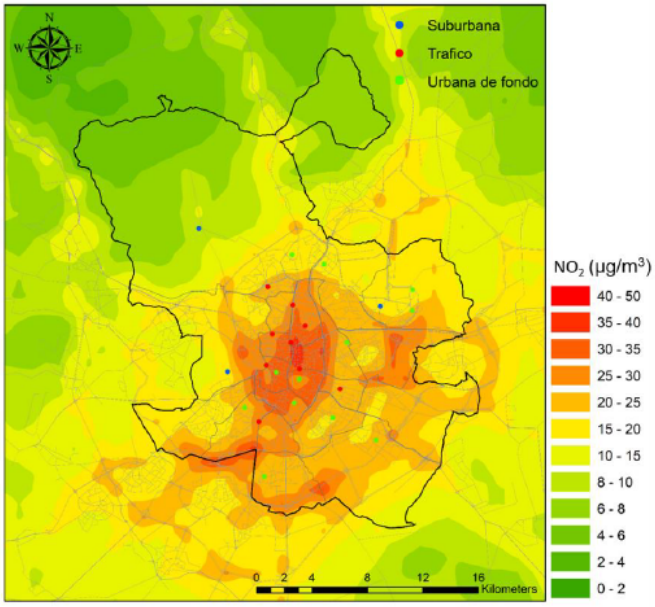

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 185

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715368 por el que **Dº./D.** [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tendrán las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

1ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación de los vehículos turismos durante 3 años más, siempre que hayan pasado la ITV correspondiente.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE").

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppppppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el

Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

ddddd) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

eeeee) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender durante tres años la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones", en los términos recogidos en el Proyecto normativo, resulta absolutamente imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Inspección técnica de Vehículos.

Por último debe señalarse que disponer de la tarjeta de inspección técnica y del permiso del vehículo es una obligación legalmente establecida por el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, para garantizar la idoneidad de los vehículos para circular disponiendo de las condiciones técnicas de seguridad vial requeridas. Se trata de una obligación jurídica que satisface la razón imperiosa de interés general de protección de la seguridad de las personas a través de la seguridad vial.

Mientras que la prohibición de circulación de vehículos "A" de la ordenación permanente de tráfico de "Madrid ZBE" establece y regula, de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 7.g) y 18 de la LTSV, en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la salud humana y el medio ambiente urbano en los términos descritos en el Preámbulo, el artículo 21 y la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Por otro lado, mientras la circulación de vehículos incumpliendo las normas que regulan la inspección técnica de vehículos se tipifica como infracción muy grave del artículo 76.o) de la LTSV, el incumplimiento de la prohibición de circulación de circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, del artículo 21.3 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, constituye infracción leve en materia de tráfico que se sancionará conforme a lo establecido en los artículos 18 y 75.c) de la LTSV.

Por tanto se trata de obligaciones jurídicas con respaldo legal expreso que responden a finalidades distintas y cuya exigencia y observancia conjunta es plenamente compatible y simultáneamente exigible.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por Dª./D [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715368 por el que Dª./D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la Ordenanza de Movilidad no permite que los vehículos de residentes en Madrid que carezcan de distintivo ambiental aunque paguen su impuesto de circulación en la capital puedan estacionar en zona SER.

2ª) Alegación:

Solicita que se permita a los vehículos de residentes en Madrid que a fecha de la entrada en vigor de la Ordenanza estén dados de alta en el Padrón del Impuesto y hayan pasado la ITV correspondiente puedan estacionar en zona SER hasta el 31-12-2029.

Contestación:

1.- El apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, SER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 prohíbe el estacionamiento de vehículos sin distintivo ambiental en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado del Servicio de Estacionamiento Regulado a partir del 1 de enero de 2020, con las excepciones previstas en las letras a) a d) del citado apartado.

2.- Dado que la prohibición de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante está en vigor desde el 1 de enero de 2020, carece de sentido mantener dicha regulación bajo la forma de una disposición transitoria. Por ello, por razones de técnica normativa y de sistemática de la norma, resulta más oportuno trasladar dicha

regulación sustantiva al contenido regulatorio de la OMS sobre el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), concretamente a la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 49.7 de la OMS.

Por su parte, el Proyecto normativo propone que las excepciones a dicha prohibición de estacionamiento en plazas SER, con sus respectivos regímenes transitorios, se trasladen al apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS, bajo el título de "Requisitos ambientales generales de estacionamiento en las plazas SER".

Por tanto, el Proyecto normativo no modifica la regulación sustantiva en lo relativo a los requisitos ambientales generales ya exigidos para el estacionamiento de vehículos en plazas del Área de Estacionamiento Regulado del SER, sin perjuicio de las necesarias modificaciones formales por razones de técnica normativa y de ordenación sistemática de la estructura de la norma.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) corresponde a los municipios *"el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".*

Por su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza. El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento "*conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" en las plazas sujetas a la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La prohibición de estacionamiento de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, tiene por objeto la satisfacción

de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

wwww) La finalidad principal es satisfacer la razón imperiosa de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

En la medida en que la prohibición disuade del uso del vehículo de combustión, la propuesta de redacción de artículo 49.5 y del apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

xxxx) En segundo lugar, permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020, en la medida en que esa disuasión del uso de vehículo más contaminante, el vehículo con clasificación ambiental "A", se resuelva en favor de un incremento de uso del transporte público colectivo, de uso de vehículos CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

5.- La prohibición de estacionamiento de los vehículos con clasificación ambiental "A" es:

iii) Necesaria para proteger la salud humana y el medio ambiente urbano mediante la reducción de emisiones contaminante de dióxido de nitrógeno: porque favorece la progresiva reducción de la circulación de los vehículos más contaminantes, aquellos

que emiten de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "B", 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental "ECO", y así sucesivamente.

jjj) Racional, porque la prohibición de estacionamiento en las plazas SER del Área de Estacionamiento Regulado, ha reducido la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", con destino a la almendra central. Por tanto, la prohibición satisface racionalmente la necesidad de reducir las emisiones de dióxido de nitrógeno derivadas de la circulación de los vehículos más contaminantes.

Dado que la prohibición responde a la satisfacción de la razón imperiosa de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano, la prohibición de estacionamiento se extiende, conforme a la redacción del artículo 49.7 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, a las veinticuatro horas del día de todos los días del año, lo que supone una excepción normativa respecto al horario general de ordenación del estacionamiento del artículo 49.5.

kkk) Legal, porque se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 39.4 y 40.2.b) de la LTSV, el artículo 39.1 de la LCREM y los apartados j) y g) del artículo 25.2 de la LBRL, en relación con la protección de la salud pública en virtud del artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, mediante el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

lll) Proporcional, porque:

1º) La prohibición se circunscribe a los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante.

2º) Se circunscribe al Área de Estacionamiento Regulado, no a todo el término municipal.

3º) La prohibición se aprobó el 5 de octubre de 2018, se publicó oficialmente el 23 de octubre de 2018, pero estableció un régimen transitorio por el que la prohibición no entró en vigor hasta el 1 de enero de 2020.

4º) La OMS recoge una serie de excepciones, entre las que se encuentran el estacionamiento de los vehículos "A" en su respectivo barrio del AER, actualmente reguladas en el apartado 3 de la Disposición transitoria primera de la OMS que el Proyecto normativo mantiene inalteradas en la redacción del apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta de la OMS propuesta.

La prohibición analizada no solo es necesaria, legal, racional y proporcional, sino que su supresión resultaría contraria al ordenamiento jurídico.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el Proyecto inicial de Ordenanza** de modificación de la OMS en los siguientes términos:

Se advierte un error material en el primer párrafo del **apartado 1 de la Disposición transitoria cuarta**, al referirse incorrectamente al artículo 49.5 en lugar de al artículo 49.7. Asimismo se suprime la palabra "de". Se procede por ello a su subsanación, quedando redactado en los siguientes términos:

> *"1. La prohibición general de estacionamiento de vehículos con clasificación ambiental A según su potencial contaminante en las plazas del AER del SER, regulada en el artículo 49.7, se sujeta a las siguientes excepciones: (…)"*

Se modifica asimismo la Memoria inicial de análisis del impacto normativo para recoger los argumentos expuestos sobre la propuesta de redacción de artículo 49.7 y el apartado 1 de la disposición transitoria cuarta de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

D/Dª. [redacted]

ASUNTO: Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715368 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

3ª) Alegación:

Expone que la Ordenanza pretende extender el Servicio de Estacionamiento Regulado (pago por aparcar en superficie) a 20 barrios del exterior de la M-30. Solicita que no se aplique, ya que ve en esa medida un afán recaudatorio.

Contestación:

1.- La ampliación del área del Servicio de Estacionamiento Regulado fuera de la frontera de la M-30 se enmarca en los objetivos de transformación de la ciudad de Madrid recogidos en la "Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360".

Los ámbitos exteriores a la M-30 a los que el Proyecto normativo propone extender al Área de Estacionamiento Regulado (AER), mediante su sujeción a la normativa del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), se encuentran definidos en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS

2.- Finalidad del SER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 49.1 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, cuyo contenido se mantiene inalterado en el proyecto normativo sometido a información pública, el SER es un instrumento esencial de ordenación de uso del espacio público destinado al estacionamiento de vehículos :

*"**Artículo 49.1 de la OMS.** El Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.*

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

La ampliación del SER es objeto de análisis detallado en las páginas 38 y 68 a 72 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial, cuyo contenido se da por reproducido en el presente escrito de contestación.

3.- Legalidad del Servicio de Estacionamiento Regulado y de la ampliación de AER:

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV):

*"**Artículo 7. de la LTSV**. Competencias de los municipios.*

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

Poe su parte, el artículo 39.4 de la misma LTSV atribuye la competencia en materia de regulación del estacionamiento a los municipios mediante ordenanza:

*"**Artículo 39.4 de la LTSV.** Normas generales.*

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

El artículo 40.2.b)de la LTSV prohíbe legalmente el estacionamiento sin título en las zonas sujetas a regulación del estacionamiento, o que mantenga el vehículo estacionado en exceso sobre el tiempo máximo permitido para su autorización:

> *"**Artículo 40 de la LTSV**. Prohibiciones.*
>
> *2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello, sin disponer del título que lo autorice o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la autorización".*

El artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (en adelante, LCREM) atribuye legalmente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *"los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados"*.

4.- Objetivos perseguidos por la regulación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER):

La ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (AER) mediante la inclusión en la misma de las zonas, barrios y distritos incorporados al anexo I, en los términos previstos en el artículo 57 y la disposición transitoria quinta de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no responde a finalidad recaudatoria alguna, sino que tiene por objeto la necesaria satisfacción de las siguientes razones imperiosas de interés general en los términos legalmente establecidos:

yyyy) La finalidad principal y prioritaria es la de racionalizar el uso del espacio de estacionamiento en superficie, evitar la enorme presión de estacionamiento que sufren dichas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir la indisciplina viaria y mejorar la calidad, regularidad y velocidad del servicio del transporte público colectivo regular de viajeros de uso general.

zzzz) En segundo lugar la regulación de SER, en la medida en que disuade del uso del vehículo privado de combustión, tiene una finalidad protectora del derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la LCA y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

La reducción de tráfico motorizado que se produce como consecuencia de la implantación de SER supone una medida que mejora la calidad del aire y facilita el cumplimiento de los valores límite de contaminantes en el aire establecidos para la protección de la salud pública en la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire, favoreciendo de esta forma el cumplimiento los objetivos y los principios establecidos por la DCA, la LCA y el RCA, así como completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

aaaaa) En tercer lugar permite profundizar en la consecución del objetivo previsto en el apartado 1, y complementariamente de los objetivos fijados por los apartados 4 y 5 del artículo 100, en aplicación de los principios establecidos en los apartados a) y c) del artículo 99, ambos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante, LES), facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, y favoreciendo la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 y los derivados del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*), cuyos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, vinculantes para la Unión Europea en su hoja de ruta hacia la neutralidad climática, fueron refrendados por el Consejo Europeo en diciembre de 2020.

bbbbb) Por último, la regulación del estacionamiento permite facilitar el estacionamiento de los vehículos conducidos por o empleados en el transporte efectivo de personas con movilidad reducida (PMR), mediante el control eficaz del uso de las reservas exclusivas para PMR.

5.- Justificación técnica de la necesidad de la regulación del estacionamiento en los barrios y zonas relacionadas en la en la redacción propuesta por el Proyecto normativo del anexo I y la disposición transitoria quinta:

La ampliación del AER mediante la inclusión en dicha Área de los barrios y zonas incluidos en el anexo I y la disposición transitoria quinta se justifica en los estudios de ocupación y rotación de estacionamiento de vehículos en dichos barrios y zonas, que acredita que:

eeeee) existe una alta demanda de aparcamiento que perjudica una movilidad sostenible dentro de los mismos;

fffff) la alta demanda de plazas de estacionamiento perjudica de forma directa e inmediata las posibilidades fácticas de estacionamiento de los vehículos de los vecinos residentes dentro de dichos barrios, que se ven afectados por el denominado “efecto frontera” del SER, como consecuencia de estar situados junto a zonas donde se encuentra ya establecido el Servicio de Estacionamiento Regulado;

ggggg) el “efecto frontera” provoca que los espacios municipales situados en la banda de estacionamiento de la calzada de las vías públicas de dichos barrios y zonas se transformen en una suerte de “aparcamientos disuasorios”, que son utilizados por personas de otros barrios y zonas de la ciudad o de otros municipios para estacionar su vehículo privado, y acceder mediante el transporte público colectivo regular de viajeros a otras zonas y barrios de la ciudad de Madrid en las que el estacionamiento se encuentra regulado o que están sujetas a ordenaciones permanentes de tráfico para la protección de la salud y el medio ambiente urbano como el centro de la ciudad, mediante el uso de las estaciones y líneas de METRO y RENFE Cercanías situadas en las proximidades de los barrios “frontera” del AER;

hhhhh) el “efecto frontera” es aún más intenso en las zonas limítrofes con barrios regulados del AER, en las que se alcanzan valores de demanda de estacionamiento muy superiores a las del resto de cada concreto barrio;

iiiii) la falta de oferta de plazas de estacionamiento en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales ocasiona en estos barrios un elevado nivel de indisciplina de la normativa reguladora del estacionamiento;

jjjjj) desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental la demanda excesiva de estacionamiento por su ausencia de regulación produce un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento;

Los estudios técnicos municipales que justifican la ampliación figuran enumerados en la tabla recogida en la página 69 de la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

Los estudios técnicos municipales forman parte del expediente de la Ordenanza por la que se modifica al OMS y, por tanto, están incluidos en la documentación que ha sido sometida a información pública, concretamente en las 587 páginas comprendidas entre las páginas 1.609 a 2.196 del expediente de 4.560 páginas sometido a información pública.

Del análisis de los datos de estos estudios se desprende que estas zonas limítrofes con la actual zona regulada del estacionamiento (AER), en los ámbitos que se proponen la regulación del estacionamiento, resulta necesario establecer un sistema de regulación del estacionamiento con objeto de aliviar la presión de estacionamiento en las vías públicas incluidas en dichas zonas para posibilitar el estacionamiento de los vehículos de los residentes.

Por tanto, la finalidad de la ampliación de AER propuesta por el Proyecto normativo no es en modo alguno recaudatoria, sino que tiene por objeto principal la ordenación del espacio público municipal de estacionamiento, en la banda de estacionamiento de las vías públicas municipales, para priorizar el uso de estacionamiento residencial de forma compatible con la necesaria rotación que garantice el desarrollo de las actividades y la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad.

Asimismo la ampliación de SER va a suponer una mejora en la protección de la salud humana, en la mejora de la calidad del aire y en el incremento de la sostenibilidad medioambiental, energética y económica de la ciudad en la medida en que la regulación de estacionamiento disuada de uso del vehículo privado de combustión en favor del transporte público colectivo, el uso de vehículo CERO Emisiones, la bicicleta, el VMP o la movilidad peatonal.

6.- Ventajas de la regulación de SER:

dddddd) Reducción de los tiempos de búsqueda de plaza libre para estacionar cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez la cantidad de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de aparcamiento y por tanto permite aumentar la velocidad media del flujo de tráfico y reducir el exceso de kilómetros que en su defecto se realizarían por este motivo. Todo ello implica una reducción significativa de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo perdido.

eeeeee) Mejor utilización del espacio público pudiendo destinar mayor área de este a modos de transporte más sostenibles como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

ffffff) Reducción de la indisciplina de estacionamiento con los beneficios que ello conlleva.

gggggg) Aumento de seguridad vial, al reducirse la invasión del espacio público que debe emplearse para el uso peatonal.

hhhhhh) Aumento la velocidad comercial del transporte público en superficie.

iiiiii) Aumento del uso del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dada la gran sensibilidad del conductor a la dificultad de estacionamiento en destino o, en su caso, al uso disuasivo que supone su sometimiento al pago de una tasa.

jjjjjj) Mayor protección para el estacionamiento de los vehículos empelados de forma efectiva en la conducción por o el transporte de las personas con movilidad reducida, al controlarse más eficazmente el uso de las reservas para el uso exclusivo de PMR.

7.- Plazo previsto para llevar a cabo la implantación efectiva del SER:

La ampliación del AER se llevaría a cabo antes del 31 de diciembre de 2025, conforme a lo previsto en la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 57, al anexo I y a la disposición transitoria quinta de la OMS.

8.- La regulación de SER carece de "afán recaudatorio".

En este sentido debe recordarse que la tasa diaria que ha de abonar un residente para estacionar en el barrio en que ha obtenido la autorización como "residente" del artículo 50.1 de la OMS es de 0,067 €, y que la persona residente en el barrio o zona que se incorpora al AER y en la que se implanta el SER ve mejorada su calidad de vida por la reducción del tráfico de

agitación y la consecuente reducción de la contaminación, por la reducción de la presión de la demanda da estacionamiento en la zona por personas de otros barrios o municipios y por la mayor facilidad para estacionar el vehículo privado de las personas residentes.

Por todos los motivos expuestos, **se desestima la alegación**.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación en el Proyecto** inicial de Ordenanza de modificación de la OMS ni en la Memoria inicial de análisis del impacto normativo.

Dº./D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715368 por el que **Dº./D.** [redacted]

formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El límite de circulación para los vehículos clasificados en la categoría de construcción 10 (Turismo) sin distintivo ambiental de fuera de Madrid tienen las siguientes restricciones:
- Desde el 1-1-2022 no pueden circular por el interior de la M-30 (sí por la M-30).
- Desde el 1-1-2023 no pueden circular por el interior de la M-30 ni por la M-30.
- Desde el 1-1-2024 no pueden acceder ni circular por el ámbito territorial de Madrid.

4ª) Alegación:

Prorrogar el acceso y circulación por todo el Área de Madrid de aquellos turismos clasificados en la categoría 02 (Familiar), clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, y que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, hasta el 31-12-2029.

Contestación:

La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, y la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de dotar a todos los ciudadanos de una protección básica en todo el término municipal, mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", implementada jurídicamente a través de la regulación de la ordenación permanente de tráfico denominada "Madrid Zona de Bajas Emisiones" (en adelante, "Madrid ZBE".

La finalidad de la regulación de "Madrid ZBE" responde a la necesidad de satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

sssssssssssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ttttttttttttttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero

de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Para alcanzar los objetivos regulados en el artículo 21.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes: a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, con el régimen de adaptación transitorio regulado en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera de la OMS en los términos que propone el Proyecto normativo.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

fffff) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

ggggg) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios que delimitan los ámbitos territoriales y determinan los ámbitos temporales precisos para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma en los términos previstos en el apartado 2 de la Disposición transitoria primera;

Sin la creación de Madrid ZBE, en los términos previstos en el Proyecto normativo, no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Es preciso destacar que los términos en los que se plantea la alegación, de excepcionar de la prohibición de circular a cualquier turismo de categoría familiar con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, supondría *de facto* la imposibilidad de aplicación de la prohibición de circulación de los vehículos más contaminantes, dado que:

eee) *"tener por objeto un uso familiar"* es un concepto amplio y ambiguo, carente de respaldo y definición jurídica, que afecta a la intimidad personal y familiar;

fff) convertiría la excepción en regla, en la medida en que cualquier uso del vehículo podría argumentarse como un uso familiar;

ggg) la alegación propuesta supondría establecer una norma jurídica de imposible control al dejar su cumplimiento a la libre voluntad de cualquier persona usuaria de los

vehículos más contaminantes, porque bastaría con que alegaran que llevan a cabo un uso familiar para eludir el cumplimiento de la norma;

hhh) con todo ello resultaría imposible dar satisfacción a las razones imperiosas de interés general de protección de la salud humana y el medio ambiente que motivan la ordenación de tráfico de "Madrid ZBE", desprotegiendo con ello a los ciudadanos de la imprescindible protección de su salud y del medio ambiente urbano, dado que se incumplirían los valores límite de calidad del aire y no se reduciría la mortalidad y morbilidad asociada a los efectos sobre la salud humana de la contaminación por dióxido de nitrógeno.

Por todo lo anteriormente expuesto, debe desestimarse la alegación de extender hasta 2029 la circulación de los vehículos automóviles con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), categoría 02 (Familiar) por criterio de utilización, clasificados en la categoría ambiental A según su potencial contaminante, conforme a las categorías de clasificación de vehículos de los epígrafes B, C y E, respectivamente, del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, que tengan por objeto un uso familiar, porque la regulación e implantación efectiva de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" en los términos previstos en el Proyecto normativo, y analizados en la MAIN, resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno exigida para dar cumplimiento a la normativa nacional de salud pública y a la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (la DCA, la LCS y el RCA citados), en los términos previamente descritos y ampliamente analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, pero si en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) inicial a efectos de incluir parte de la motivación expuesta en la MAIN.

D./Dª [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que las familias numerosas necesitan ayudas y tienen más complicado cambiar de vehículo, pero se verán afectadas por las restricciones de acceso a Madrid. Si vienen de fuera de Madrid y su vehículo no tiene distintivo ambiental no podrán entrar dentro del perímetro de Madrid desde el 1-1-2023.

5ª) Alegación:

Permitir la circulación de los vehículos de familias numerosas, con independencia de su clasificación, aunque no estén dados de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio del titular, que tengan por objeto un uso familiar, y con independencia de su origen y destino, siempre que se utilice de forma responsable para el desplazamiento familiar hasta el 31-12-2029.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo

2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*

a) *dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*

b) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*

c) *la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*

d) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las familias numerosas en los términos legalmente previstos en los artículos 9 a 15 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, que reconoce beneficios sociales en materia de contratación de cuidadores (artículo 9), de conservación de situaciones laborales (artículo 10), en materia de actividades y servicios públicos o de interés general (artículo 11), de exenciones y bonificaciones en tasas y precios (artículo 12), servicios de interés general (artículo 13) y acción protectora concertada (artículo 14).

Sin embargo la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas no establece derecho o beneficio alguno en materia de circulación y movilidad, por lo que la alegación que interesa un trato de favor a las familias numerosas carece de fundamento jurídico alguno.

Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas integrantes de familias numerosas, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

Debe recordarse asimismo que las familias numerosas tienen reconocido una reducción del 50% de la base imponible del Impuesto de Matriculación respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a cinco plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, en los términos legalmente previstos en el artículo 66.4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Por último, y en contra de lo que sostiene la alegación sobre la prohibición de acceso a la ciudad de Madrid a partir del 1 de enero de 2023, es preciso informar que Madrid ZBE circunscribe su prohibición a los vehículos automóviles con clasificación ambiental “A” según su potencial contaminante, con clasificación por criterio de construcción 10 (Turismo), clasificados en las categorías 00 (Sin especificar), 02 (Familiar) y 33 (Todoterreno) por criterio de utilización, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, de conformidad con la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 21.3 y al apartado 2.b) de la disposición transitoria primera podrán acceder a y circular por Madrid ZBE en los siguientes términos:

1.º Desde el 1 de enero de 2022 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30.

2.º Desde el 1 de enero de 2023 queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

3.º Desde el 1 de enero de 2024 queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

D./Dª [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que los vehículos que transporten personas con movilidad reducida sin distintivo ambiental que no sean de Madrid sólo podrán acceder y circular por Madrid hasta el 31-12-2024. (Desde el 1-1-2025 solo podrán hacerlo los que estén especialmente adaptados).

6ª) Alegación:

Solicita que se prorrogue hasta el 31-12-2029 la circulación de los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, que transporte personas con movilidad reducida.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

1.- La finalidad de la creación y regulación de la ordenación permanente de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire

regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de la creación y regulación de Madrid ZBE.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 58:

> *"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:*
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *wwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y a la normativa estatal de carácter básico, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta de los contaminantes, especialmente del dióxido de nitrógeno, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El ordenamiento jurídico español otorga una especial protección a las personas con movilidad personal en los términos legalmente previstos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, cuyo artículo 7.3 obliga a la Administraciones Públicas a proteger de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos, en los términos previstos en este Título y demás normativa que sea de aplicación.

El artículo 30 del citado Texto refundido obliga a los Municipios a adoptar *"medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".* Por ello, tanto la normativa estatal como la normativa autonómica, es decir, el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y el Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización, tienen por único objeto regular las condiciones de uso de la *"tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida".*

4.- No obstante tanto la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, como el Proyecto normativo que promueve su modificación, otorgan una especial protección a las personas con movilidad reducida al objeto de facilitar su movilidad.

En este sentido debe señalarse que el Proyecto normativo:

cccc) autoriza la circulación por Madrid Zona de Bajas Emisiones (Madrid ZBE) de los vehículos tanto turismos como de otra categoría constructiva, con clasificación ambiental A conducidos por o empleados para trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), especialmente adaptados para ello o no, con independencia del domicilio de la persona titular, del motivo de movilidad y de su origen y destino, podrán acceder y circular por Madrid ZBE siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE, en los términos propuestos en el apartado 2.c) de la disposición transitoria primera;

dddd) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro a los *"vehículos, destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro (en adelante, SGDC) y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se*

determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad", en los términos previstos en la redacción del artículo 23.3.d)5.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

eeee) autoriza el acceso y circulación por la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Plaza Elíptica a los *"vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad"*, en los términos previstos en la redacción del artículo 24.3.c).3.º de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

ffff) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión del tráfico, en los términos previstos en la redacción del artículo 25.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial;

gggg) autoriza la circulación durante las ordenaciones temporales de tráfico adoptadas en ejecución de planes de acción a corto plazo en episodios de contaminación, en los términos previstos en la redacción del artículo 35.5.h) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

5.- Dado que la creación y regulación de Madrid Zona de Bajas Emisiones tiene como finalidad esencial proteger el derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud, frente a los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN), no existe justificación para otorgar una trato preferente en beneficio de los vehículos más contaminantes, aquellos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, cuando sean conducidos por PMR o empleados en el transporte de personas con movilidad reducida cuando ese trato beneficioso afecta negativamente al derecho constitucional a la integridad física y el derecho constitucional a la salud de otras personas, cuando perjudica la necesaria protección de la salud pública.

6.- En este sentido debe recordarse que las personas con movilidad reducida disfrutan de ventajas fiscales en la adquisición de vehículos, ya sea para su conducción o para que sean transportados por otras personas, generalmente familiares. Estos beneficios fiscales se aplican también a los vehículos empelados en el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas.

Así, la adquisición de vehículos para personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas para uso exclusivo de personas con discapacidad, los vehículos empleados utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con discapacidad en silla de ruedas, bien directamente o previa su adaptación, así como los vehículos a motor que, previa adaptación o no, deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quien sea el conductor de los mismos se benefician de un IVA reducido del 4% conforme a lo previsto en el artículo 91.2.1.4º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Por otro lado, es preciso señalar que las personas con movilidad reducida con discapacidad con dificultades para utilizar transportes colectivos, que reúnan los requisitos establecidos reglamentariamente, tendrán derecho a la percepción de un subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, cuya cuantía se fijará anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, conforme a lo previsto en el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

7.- En definitiva, no existe justificación para ofrecer una preferencia a la circulación de los vehículos más contaminantes (vehículos “A” según su potencial contaminante) por el mero hecho de ser conducidos por personas con movilidad reducida, cuando ese trato favorable afecta negativamente a la necesaria protección de la salud pública, la salud de las personas y la protección de medio ambiente urbano.

8.- No obstante el Proyecto normativo ha considerado motivado permitir la circulación de aquellos vehículos con clasificación ambiental “A” especialmente adaptados para la conducción o transporte de personas con movilidad reducida en silla de ruedas, más allá del 1 de enero de 2025, para facilitar la protección de las personas que sufren grados más invalidantes de afección a la movilidad y que requieren en todo momento del uso de una silla de ruedas para su movilidad personal, por los siguientes motivos:

gg) la garantía del derecho de movilidad de las personas con los grados más invalidantes que afecten gravemente a su movilidad se considera una razón imperiosa de interés general que puede compatibilizarse con la protección de la salud pública, la protección de la salud de las personas y de medio ambiente urbano;

hh) porque al tratarse de un número muy inferior de vehículos minimiza su afección negativa sobre la salud pública, la salud de las personas y de medio ambiente urbano.

A tal efecto el artículo 21.3.a) del Proyecto inicial exceptúa de la prohibición de circulación de los vehículos con clasificación ambiental “A” en el Registro de Vehículos de la DGT, según su potencial contaminante, a:

> *"a) Los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas con movilidad reducida siempre que figuren de alta en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículo 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad".*

Asimismo la redacción que el Proyecto inicial propone dar al apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS establece que:

> *"e) A partir del 1 de enero de 2025, con independencia de si los vehículos están, o no, inscritos en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, solo podrán acceder y circular por las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE: los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por o trasladar a personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR) siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Madrid ZBE; los vehículos de extinción de incendios; los vehículos de las Fuerzas Armadas; y los vehículos históricos en los términos regulados por el RVH."*

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación no se lleva a cabo ninguna **modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, pero sí **en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (MAIN) al objeto de incluir la motivación jurídica de la propuesta de redacción del artículo 21.3.a**) de la OMS recogida por el Proyecto normativo.

Dª. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª. [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715368 por el que Dª [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

7ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley

7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

sssss) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO_2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ttttt) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la*

contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo".

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *fff) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *ggg) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *hhh) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *iii) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *jjj) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
>
> *kkk) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*

lll) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

mmm) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

nnn) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccccccccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ddddddddddddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Dª./D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª./D. [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715368 por el que Dª./D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

El escrito expone que la modificación de la Ordenanza es antisocial, ya que margina a los propietarios de los vehículos más antiguos, pero obliga a realizar la compra de un nuevo vehículo porque una norma lo exige para que puedan circular por Madrid. Muchos propietarios no pueden cambiar de vehículo, no les compensa hacerlo (por ejemplo, por razones de edad) o simplemente tienen la libertad de elegir no cambiarlo.

8ª) Alegación:

Solicita la derogación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible y la elaboración de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos y no ideológicos que respete la libertad de las personas para decidir si quieren cambiar de vehículo o no.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y

el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

uuuuu) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

vvvvv) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *ooo) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *ppp) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *qqq) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *rrr) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

sss) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

ttt) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

uuu) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

vvv) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

www) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffffffffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ggggggggggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles

más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

6º) En cuanto a su alegación sobre los criterios científicos está a su disposición, en la página web municipal, los diversos estudios relativos a las condiciones ambientales en la ciudad y el inventario de emisiones de ésta, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid, donde se refleja que el principal causante de la emisión de óxidos de nitrógeno es el tráfico rodado. De hecho, el Reino de España tiene un procedimiento abierto ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el incumplimiento reiterado desde el año 2010 de los límites establecidos para el dióxido de nitrógeno.

Ni la Ordenanza de Movilidad Sostenible vigente, ni la modificación que propone el Proyecto normativo se fundamentan en criterio ideológico alguno. Su contenido se limita a desarrollar, de forma legal, racional y proporcional aquellas soluciones necesarias, de entre las medidas reconocidas por el ordenamiento jurídico comunitario y nacional para dar solución a los problemas de movilidad urbana de la ciudad de Madrid, especialmente a los problemas de protección de la salud pública y el medio ambiente urbano derivados de la contaminación de dióxido de nitrógeno provocada por la circulación de vehículos de combustión.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

D/DÑA. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715368 por el que [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

9ª) Alegación:

La Ordenanza no aborda la principal fuente de colapso circulatorio en la ciudad: se aborda desde el centro hacia afuera cuando el problema está en la entrada a la ciudad.

Contestación:

El Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 es fruto de un análisis técnico de las especificidades propias de la movilidad de la ciudad de Madrid, de la experiencia técnica de gestión de la circulación de nuestra ciudad.

El Proyecto normativo no aborda la movilidad desde el exterior de la ciudad hacia el interior, ni desde el interior de la ciudad hacia el exterior como sostiene la alegación, sino que es fruto de un análisis infinitamente más complejo y extenso, dado que se aborda normativamente la ordenación de los distintos usos de las vías y de los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, abordando todas

las necesidades de la movilidad de la ciudad que varían cada hora del día en atención a las características y circunstancias de las vías, de su ordenación, de los distintos tipos de vehículos o del tránsito peatonal.

La necesidad de proteger la salud pública frente a los efectos en la salud humana de la contaminación ambiental provocada por el tráfico motorizado de combustión, especialmente en materia de contaminación de dióxido de nitrógeno, exige la adopción de las medidas necesarias para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano.

La creación de "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La regulación de Madrid ZBE es proporcional porque:

pppp) Se establecen las limitaciones absolutamente imprescindibles para lograr la protección de la salud de las personas.

qqqq) Se restringe exclusivamente la circulación de aquellos vehículos que mayor perjuicio ocasionan a la salud de las personas. Se trata de una prohibición racional porque los vehículos con clasificación ambiental "A" emiten 47 veces más dióxido de nitrógeno que un vehículo "ECO".

rrrr) La prohibición de circulación satisface el principio jurídico básico de responsabilidad del Derecho medioambiental popularmente expresado mediante el aforismo "quien contamina paga", porque quien más contamina es quien debe asumir la prohibición de circulación.

ssss) Porque dispone de un régimen transitorio racional y ponderado para lograr el imprescindible equilibrio entre la necesidad de reducir el dióxido de nitrógeno que respiramos lo antes y más rápido posible y la necesidad de la ciudadanía de adaptarse al cumplimiento de la norma. Dicho equilibrio se logra a través de la regulación que el proyecto normativo daría al apartado segundo de la disposición transitoria primera de la OMS.

Las fases contempladas para la adaptación por los ciudadanos a su cumplimiento son las siguientes:

1ª) Fase I. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante,

que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 desde el 1 de enero de 2022.

2ª) Fase II. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y por la M-30 incluida desde el 1 de enero de 2023.

3ª) Fase III. Prohibición de acceso y circulación de los automóviles de tipo turismo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, que no estén en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid, por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de "Madrid ZBE" desde el 1 de enero de 2024.

4ª) Fase IV. Prohibición de acceso y circulación de todo vehículo con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, no incluidos en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera de la OMS desde el 1 de enero de 2025.

Por tanto, lo que la alegación entiende como una forma de abordar *"el colapso circulatorio de la ciudad de Madrid" "desde el centro hacia fuera",* constituye un elemento esencial de la configuración jurídica de Madrid ZBE, que garantizan la proporcionalidad de su regulación mediante el régimen transitorio contenido en la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto al apartado 2 de la disposición transitoria primera, dado que si la prohibición se iniciara desde el espacio comprendido entre el exterior de la M-30 y el fin del término municipal no existiría régimen transitorio y la norma no sería tan proporcional.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

No se plantean alternativas que desincentiven el acceso a la ciudad en vehículo privado más allá de restricciones y prohibiciones.

Contestación: La modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las

medidas contempladas en el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360" presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La modificación de la OMS desarrolla jurídicamente, siguiendo las líneas maestras marcadas en "Madrid 360", la creación de una Zona de Bajas Emisiones que abarque toda la ciudad de Madrid para garantizar un estándar de protección de salud pública y medioambiental a la ciudadanía de toda la ciudad de Madrid, así como otras ordenaciones permanentes de tráfico en forma de Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) para otorgar una especial protección a aquellas zonas con problemas agravados de contaminación medioambiental y acústica (Distrito Centro y Plaza Elíptica), así como problemas agravados de ordenación del uso del espacio público como sucede en el Distrito Centro.

No obstante, el "Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental Madrid 360" no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Tal y como se describe en las páginas 166 y 167 de la Memoria del análisis del impacto normativo (MAIN) inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno:

> *"El Plan Estratégico de Subvenciones (en adelante PES) del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad contempla, en desarrollo del Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental "Madrid 360" la línea de subvenciones "1. Movilidad Sostenible" destinadas a mejorar la calidad del aire e incrementar la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid.*
>
> *(…)*
>
> *La citada línea estratégica del PES contempla la concesión de subvenciones para el fomento de la movilidad eléctrica mediante la financiación de la instalación de infraestructuras de recarga eléctrica para la movilidad, así como subvenciones para la reducción de las emisiones contaminantes del tráfico urbano en la ciudad de Madrid.*
>
> *El citado PES contempla subvenciones por valor de 11.500.000 euros en 2021, 28.000.000 euros en 2022 y 28.000.000 euros en 2023, distribuidos de la siguiente manera:*

AÑO	Autotaxi	Vehículos particulares	Infraestructuras de recarga	Furgonetas y camiones ligeros	Autobuses	Bicicletas, VMP y motocicletas	TOTAL
2021	3.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000	0	500.000	11.500.000
2022	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000
2023	3.000.000	15.000.000	5.000.000	2.000.000	2.000.000	1.000.000	28.000.000

	9.000.000	34.000.000	12.000.000	6.000.000	4.000.000	2.500.000	67.500.000

Por tanto, el coste de las citadas acciones de fomento por el Ayuntamiento de Madrid para la mejora de la calidad del aire mediante la concesión de subvenciones la reducción de las emisiones contaminantes ascendería, durante el periodo 2021-2023, a 67.500.000 euros".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos, por lo que solicita su derogación y la aprobación de una nueva Ordenanza basada en criterios científicos.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

wwwww) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

xxxxx) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el

conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

xxx) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

yyy) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

zzz) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

aaaa) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

bbbb) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

cccc) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

dddd) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

eeee) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ffff) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> *iiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
>
> *jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
>
> *kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
>
> *lllllllllllllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

Dª./D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª./D. [redacted]

al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715368 por el que Dª./D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que no se fomenta de un modo suficiente el uso de la motocicleta, que es eficiente en términos de emisiones y contribuye a descongestionar el tráfico. Deberían tener acceso a toda la ciudad y volver a la situación anterior, en que podían estacionar en la acera siempre que no dificultaran el paso de peatones.

10ª) Alegación:

Solicita que se vuelva al modelo anterior y se permita su estacionamiento en las aceras siempre que no impidan el paso de peatones.

Contestación: La redacción que el Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) regula el estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas en la redacción que propone dar al artículo 48.2 de la OMS.

1.- La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS tiene por objeto la satisfacción de las siguientes razones de interés general:

s) Proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial y el derecho a la integridad física de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, los menores y las personas de edad avanzada.

uuu) Garantizar la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida, las personas invidentes o con diversidad funcional visual y de las personas con discapacidad en general, dando eficaz cumplimiento del Real Decreto Legislativo

1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

vvv) Garantizar los derechos de las personas que transitan peatonalmente o que se encuentran en el espacio público destinado al tránsito peatonal o uso estancial ciudadano.

www) Dar cumplimiento a la legislación sobre accesibilidad universal del espacio público.

xxx) Proteger el patrimonio público municipal, así como el patrimonio del resto de Administraciones Públicas.

2.- El Proyecto normativo mantiene sustancialmente íntegro el contenido regulatorio de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, introduciendo tan solo las siguientes modificaciones:

1ª) Por razones de seguridad jurídica concreta la condición actualmente regulada en el artículo 48.e) de la vigente OMS por la que el estacionamiento debe realizarse *"en una única línea situada junto al bordillo y lo más próximo posible al mismo"*, proponiendo su sustitución por la siguiente expresión que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.b).6.º de la OMS en que se concreta la distancia exacta para evitar conceptos indeterminados:

> *"6.º El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:".*

2ª) Se introduce la prohibición de estacionamiento en los siguientes espacios por los motivos que se exponen a continuación:

uuu) *"1º. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad"*, conforme a la redacción del artículo 48.2.c).1º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de seguridad ciudadana, seguridad de las personas, seguridad vial y protección de patrimonio;

vvv) *"2.º en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).2º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas

con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del dominio público; así como la protección de los derechos de las personas usuarias de los servicios públicos del transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.

www) *"6.º sobre ampliaciones provisionales de acera;"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).6º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente por la ampliación provisional de la acera o que se refugien en ella tras cruzar la calzada, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para tránsito peatonal.

xxx) *"7.º zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la Señalización"* conforme a la redacción del artículo 48.2.c).7º. propuesta por el Proyecto normativo, para satisfacer la razón imperiosa de proteger la seguridad de las personas; la seguridad vial; así como la garantía de los derechos de las personas que transiten por las zonas peatonales que no sean acera, especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, de los menores y de las personas de edad avanzada, garantizando la accesibilidad universal del espacio público para uso estancial o de tránsito peatonal.

2.- Desde el punto de vista formal se ha dado una nueva estructura al artículo para satisfacer los siguientes objetivos:

kk) Depurar su técnica normativa, mejorando su ordenación interna para facilitar su conocimiento y aplicación.

ll) Separar la regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y de vehículos de movilidad personal, a los que se destina el apartado 1 de artículo 48 de la OMS, de la regulación del estacionamiento de motocicletas, ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas cuya regulación se propone incluir en el apartado 2 del mismo artículo 48.

3.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS otorga una amplia posibilidad de estacionamiento de las motocicletas, de los ciclomotores y de los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas, siempre de forma plenamente compatible con la garantía de la seguridad de las personas, la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente y especialmente de las personas con movilidad reducida, de las personas invidentes y de las personas con discapacidad, garantizando con ello la accesibilidad universal del espacio público destinado a tránsito peatonal y uso estancial de los ciudadanos.

En este sentido debe recordarse que el estacionamiento de vehículos en las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones está legalmente prohibido por el artículo 40.2.e) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTSV), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que solo otorga a los municipios la posibilidad de autorizar dicho estacionamiento mediante ordenanza municipal en los siguientes términos:

> "Artículo 40.2 de la LTSV. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*
>
> *e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellas, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.*

4.- Tanto la OMS vigente como la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2 de la OMS dan pleno cumplimiento al artículo 40.2.e) de la LTSV porque regulan mediante ordenanza municipal las condiciones en las que pueden estacionarse vehículos de dos ruedas sobre las aceras de forma plenamente compatible con el cumplimiento con la garantía de la seguridad vial, la garantía de los derechos de las personas que transiten peatonalmente o disfruten estancialmente del espacio público municipal destinados al uso peatonal por la ciudadanía, especialmente de las personas con discapacidad, los menores de edad y las personas de edad avanzada, así como para garantizar el cumplimiento del resto de normativas sectoriales de aplicación como la legislación de derechos de las personas con discapacidad y la legislación sobre accesibilidad universal.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima su alegación.**

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la** Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para incluir el análisis sobre la modificación de artículo 48.2 de la OMS expuesto en la presente contestación.

Dº./D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715368 por el que Dº./D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

11ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud

humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten*

oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

gggg) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

hhhh) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

iiii) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

jjjj) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

kkkk) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

llll) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

mmmm) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

nnnn) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

oooo) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *ooooooooooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *pppppppppppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*
>
> ***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del*

***dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

gg) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

hh) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

ssss) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

tttt) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

uuuu) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

vvvv) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

wwww) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

xxxx) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

mmm) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

nnn) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

ooo) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

ppp) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

Dº./D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº./D. [redacted]

inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715368 por el que **Dº./D.** [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Se ha creado una nueva zona con restricciones para la circulación en la Plaza Elíptica (Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica). Esto supone que los vehículos sin etiqueta ambiental no podrán entrar por la A-42, por lo que tendrán que dar una vuelta para entrar por otras vías de acceso generando más congestión en el tráfico y más contaminación

12ª) Alegación:

Que se supriman estas restricciones de circulación.

Contestación:

1.- La creación y regulación de la Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Plaza Elíptica" responde a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así

como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- El Proyecto inicial de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, sometido a información pública, motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo del Proyecto inicial, especialmente el apartado V.

2º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *pppp) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *qqqq) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *rrrr) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
> >
> > *ssss) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*

tttt) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

uuuu) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

vvvv) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

wwww) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

xxxx) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 24.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1ª Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

sssssssssssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ttttttttttttttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

3.- El Proyecto normativo ofrece una solución normativa específica a la zona de la ciudad que tradicionalmente ha sufrido peores niveles de calidad del aire, mediante la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica, regulada en los artículos 22, 24 y el Anexo IV.

Para alcanzar los objetivos regulados en los artículos 22.1, 22.2 y 24.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, se establecen restricciones proporcionales que afectan exclusivamente a la circulación de los vehículos más contaminantes, esto es, los vehículos con clasificación ambiental "A", con el régimen de adaptación transitorio regulado en el artículo 24.3.c) de la OMS.

La redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 24.3.b) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece la prohibición de acceso y circulación a los vehículos con clasificación ambiental "A", según su potencial contaminante, por el interior del espacio

delimitado en el artículo 24.2 de la OMS, que incluye el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

Por lo tanto, la prohibición de circulación de vehículos de la ZBEDEP es proporcional porque:

hhhhh) se aplica exclusivamente a los vehículos más contaminantes: los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante;

iiiii) se establecen excepciones con los oportunos regímenes transitorios para facilitar la adaptación al cumplimiento de la norma;

jjjjj) afecta exclusivamente a un tramo de la autovía A-42, el comprendido dentro del perímetro definido en el artículo 24.2 de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, no incluyéndose en el perímetro de ZBEDEP Plaza Elíptica el resto de la citada autovía.

4.- La creación de la ZBEDEP, es decir, de una zona de bajas emisiones que atienda especialmente las necesidades medioambientales específicas de la zona, es el instrumento jurídico recogido tanto en la normativa comunitaria de calidad del aire (DCA) como en la legislación española sobre cambio climático que obliga a crear zonas de bajas emisiones en todas las ciudades de más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Su creación, configuración jurídica y regulación como ordenación permanente de tráfico en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, tal y como regula la redacción del artículo 22.3 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo.

5.- En los estudios de impacto realizados, no se ha detectado un incremento del número de vehículos que circulan por ese ámbito, ni un aumento en la congestión de tráfico de esta zona como consecuencia de las nuevas restricciones de tráfico que se van a imponer, por lo que la regulación e implantación de la ZBEDEP Plaza Elíptica supondrá un impacto medioambiental positivo, tal y como se analiza y detalla en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

6.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Plaza Elíptica, porque su contenido resulta imprescindible para lograr la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial, dado que sin la creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

Por todo lo anteriormente expuesto, **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de la ordenanza, **pero sí se modifica la** Memoria de análisis del impacto normativo **MAIN** inicial para introducir algunos de los contenidos de esta respuesta. .

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 186

Dª. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715371 por el que Dª. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

yyyyy) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

zzzzz) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *yyyy) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *zzzz) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *aaaaa) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *bbbbb) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *ccccc) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

ddddd) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

eeeee) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

fffff) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ggggg) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad

con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

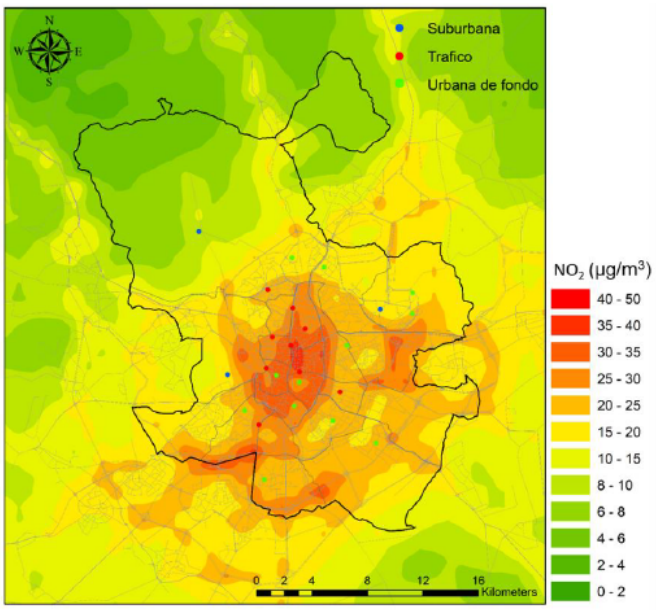

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 187

Dª. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª. [redacted] al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715372 por el que Dª. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

aaaaaa) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

bbbbbb) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *hhhhh) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *iiiii) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *jjjjj) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *kkkkk) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *lllll) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

mmmmm) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

nnnnn) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

ooooo) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ppppp) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles

más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

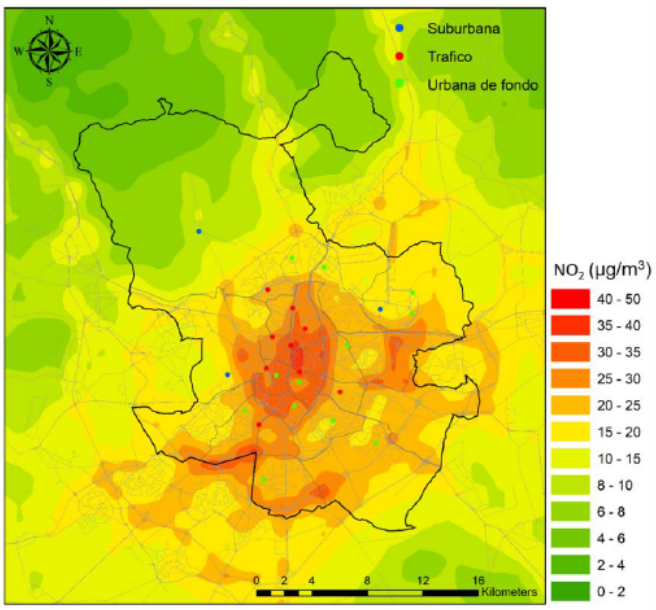

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 188

Dª. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715374 por el que Dª. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ccccc) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

dddddd) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *qqqqq) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *rrrrr) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *sssss) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *ttttt) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *uuuuu) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

vvvvv) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

wwwww) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

xxxxx) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

yyyyy) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ccccccccccccccccccccc) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ddddddddddddddddddddddd) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles

más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

fffffffffffffffffffff) *crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

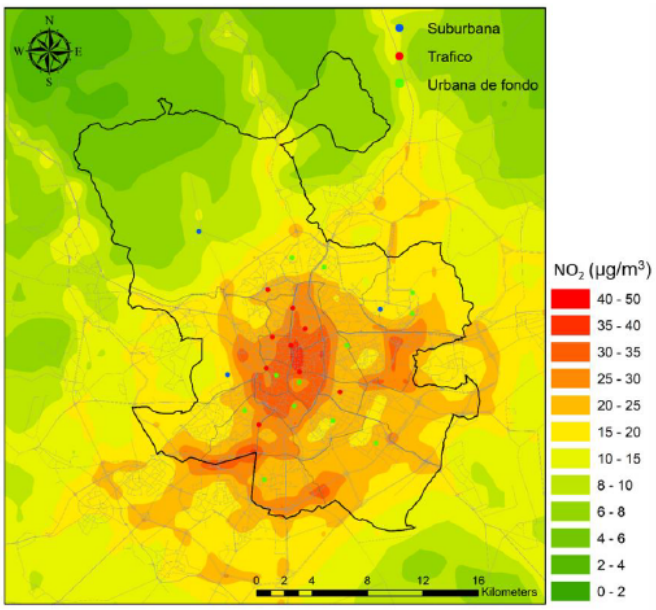

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 189

Dª. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715377 por el que Dª. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del

aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

eeeeee) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO_2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

ffffff) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *zzzzz) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *aaaaaa) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *bbbbbb) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *cccccc) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *dddddd) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

eeeeee) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ffffff) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

gggggg) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

hhhhhh) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

ggggggggggggggggggggggg) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

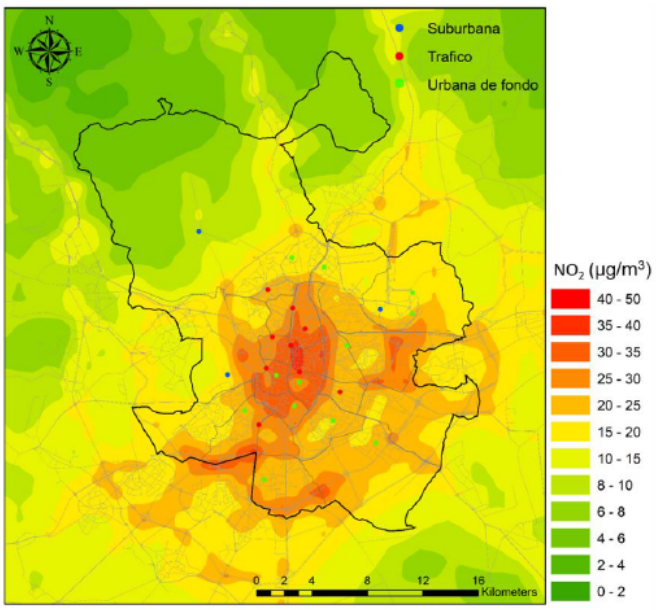

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 190

Dª. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715380 por el que Dª. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

ggggggg) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

hhhhhh) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *iiiiii) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *jjjjjj) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *kkkkkk) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *llllll) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *mmmmmm) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

nnnnnn) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

oooooo) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

pppppp) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

qqqqqq) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

lllllllllllllllllllllll) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona

de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

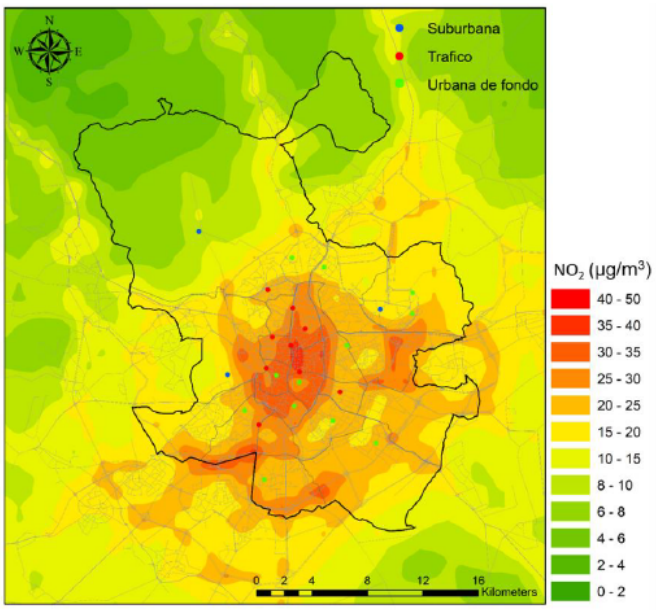

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 191

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715381 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

Solicita, como residente de la ciudad de Madrid, propietario de un vehículo legalmente apto para la circulación, y clasificado según la DGT como categoría "A" (es decir, no tiene etiqueta medioambiental) que se corrija el Proyecto inicial de Ordenanza para que se ajuste a la legalidad vigente dado que las necesarias medidas para mejorar la calidad del aire no pueden ser justificación para obligar a una persona a dar de baja un vehículo de su propiedad que legalmente es apto para la circulación. Este es el caso específico de un residente de la ciudad de Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y

el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

La motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

iiiiii) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

jjjjjj) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *rrrrrr) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *ssssss) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *ttttttt) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

uuuuuu) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

vvvvvv) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

wwwwww) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

xxxxxx) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

yyyyyy) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

zzzzzz) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

oooooooooooooooooooooo) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

pppppppppppppppppppppp) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio

ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 192

Dª. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715387 por el que Dª. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física

así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

kkkkkk) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos “A” a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

llllll) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de

protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> > *aaaaaaa) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
> >
> > *bbbbbbb) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
> >
> > *ccccccc) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*

ddddddd) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

eeeeeee) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

fffffff) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ggggggg) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

hhhhhhh) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

iiiiiii) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

sssssssssssssssssssssss) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

ttttttttttttttttttttttt) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente

urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

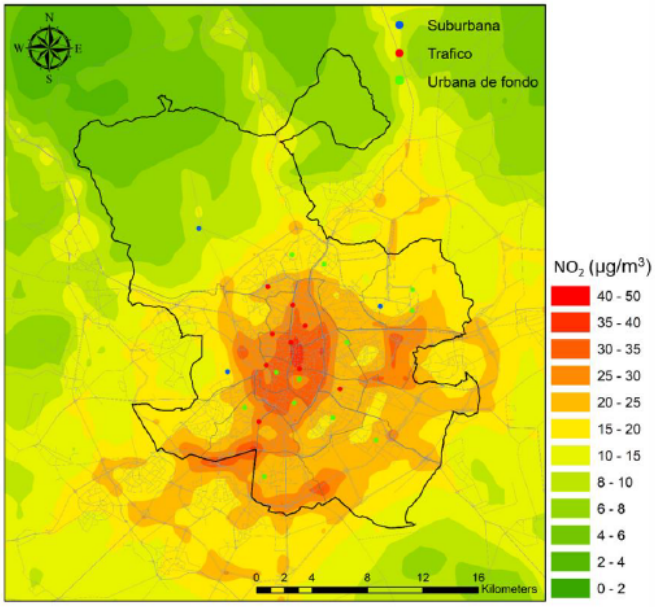

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 193

Dª. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715390 por el que Dª. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

mmmmmm) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

nnnnnn) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *jjjjjjj) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *kkkkkkk) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *lllllll) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *mmmmmmm) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *nnnnnnn) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

oooooo) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

ppppppp) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

qqqqqqq) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

rrrrrrr) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

yyyyyyyyyyyyyyyyyyyyyy) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles

más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El "Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático" contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *"la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero"*:

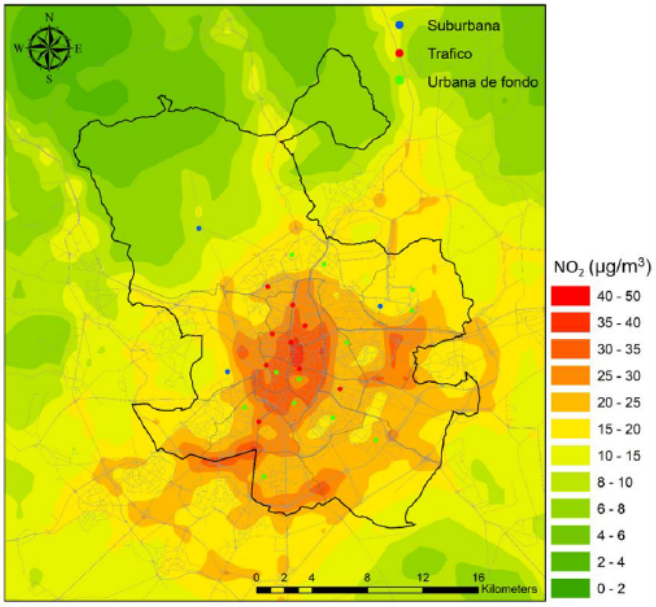

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 194

D. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por D. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715391 por el que D. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

oooooo) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

pppppp) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *sssssss) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *ttttttt) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *uuuuuuu) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *vvvvvvv) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *wwwwwww) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

xxxxxxx) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

yyyyyyy) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

zzzzzzz) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

aaaaaaaa) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

bbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbbb) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

ccccccccccccccccccccccc) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles

más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

ddddddddddddddddddddddddd) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

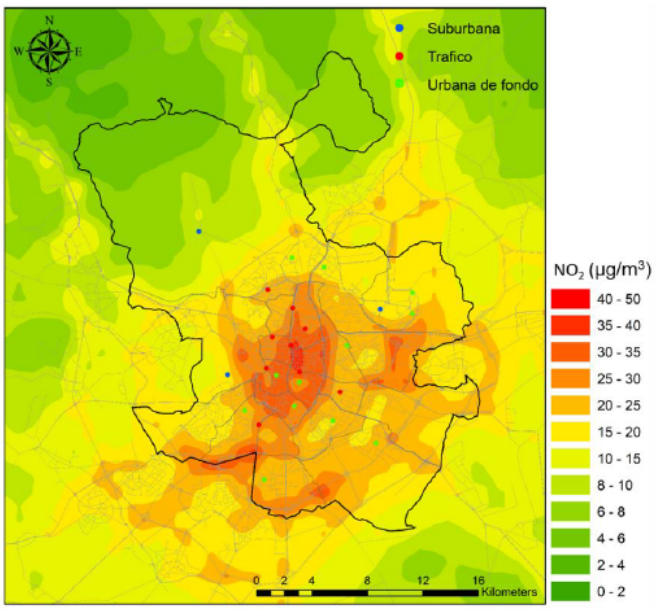

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 195

Dª. [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª. [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715393 por el que Dª. [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación:

La norma se ha basado en criterios ideológicos y no científicos. Son pocos los días en que se sobrepasan los límites de contaminación en Madrid.

Contestación: La necesidad de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018, en lo referente a la creación de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid ZBE y las ZBEDEP objeto de su alegación, responde al cumplimiento de la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y de cambio climático.

La finalidad de la norma y de las ordenaciones permanentes de tráfico Madrid Zona de Bajas Emisiones y las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro y Plaza Elíptica responden a la necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera

más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

En contra de los que sostiene la alegación, la motivación, diseño, regulación e implementación de las ordenaciones permanentes de tráfico se han adoptado conforme a evidencias científicas:

qqqqqq) Del incumplimiento de los niveles máximos de inmisión de la población en contaminación atmosférica, especialmente en materia de dióxido de nitrógeno, que la ciudad de Madrid viene incumpliendo desde 2010, año en que finalizó el plazo de adaptación establecido por la normativa comunitaria en materia de calidad del aire.

Pese a las distintas medidas acciones contempladas en los planes de calidad del aire previos y la introducción de medidas normativas como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central" (objeto de varias sentencias anulatorias), la prohibición de circulación de vehículos "A" a partir del 1 de enero de 2025 (regulada en el artículo 6.2 y disposición transitoria primera de la OMS de 2018), la regulación de las medidas en episodios de alta contaminación (contemplada en el artículo 35 de la OMS), la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y analizados por las autoridades municipales, autonómicas, estatales y comunitarias en materia de calidad del aire;

rrrrrr) De los efectos perniciosos en la salud humana, descritos en el Informe SAM 01/21 de Madrid Salud, de 19 de febrero de 2021, sobre los efectos en salud de la contaminación ambiental, que por su enorme relevancia a efectos de la motivación del Proyecto normativo y su gran interés para divulgar del conocimiento científico a la ciudadanía se ha incorporado en forma de anexo a la memoria de análisis del impacto normativo inicialmente aprobada por la Junta de Gobierno mediante Acuerdo de fecha 27 de mayo de 2021 y que por su relevancia damos por reproducido en el presente escrito (páginas 273 a 297 de la MAIN).

El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V, motivan la necesidad, legalidad, racionalidad y proporcionalidad de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica.

2º) El artículo 21.2 establece que "Madrid Zona de Bajas Emisiones" tiene por objeto *"proteger la salud humana frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana conforme a los criterios de la Organización Mundial de la Salud, y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección de medio ambiente, mediante la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado de los vehículos a motor más contaminantes en los términos regulados en este artículo"*.

3º) Por su parte, los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).*
>
> *2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:*
>
> *bbbbbbbb) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
>
> *cccccccc) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
>
> *ddddddd) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
>
> *eeeeeeee) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
>
> *fffffffff) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*

gggggggg) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

hhhhhhhh) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

iiiiiiii) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

jjjjjjjj) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

4º) En este sentido, el artículo 23.1 del Proyecto inicial regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro, mientras que el artículo 24.1 del mismo Proyecto hace lo propio con la ZBEDEP Plaza Elíptica.

5º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:

El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:

eeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeeee) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";

fffffffffffffffffffffff) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";

gggggggggggggggggggggg) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles

más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";

hhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhhh) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.

***2ª Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*

***3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

***4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas** el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

2ª) Alegación:

Los vehículos no son los principales culpables. Prueba de ello es que mientras duró el confinamiento, que apenas había circulación de vehículos, se dieron episodios de alta contaminación.

Contestación: El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones contaminantes en el municipio de Madrid.

Dentro del tráfico rodado, el vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representan el 79% de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría de los turismos (excluyendo taxis) que circulan por el municipio de Madrid consumen diésel como fuente energética, suponiendo el 69,9% de los recorridos, frente al 28,2% que representan los de gasolina.

El dióxido de nitrógeno (NO2) es el contaminante más relevante en materia de calidad del aire por el tradicional incumplimiento de los valores límites establecidos por la normativa comunitaria y estatal y, por tanto, el contaminante respecto al cual se han adoptado la mayor parte de las acciones de los planes de calidad del aire y de las medidas normativas en las administraciones locales, incluyendo las medidas de los protocolos de actuación ante episodios de alta contaminación

El dióxido de nitrógeno (NO2) es un contaminante indicador de actividades de transporte, especialmente el tráfico rodado. Lo emiten directamente los vehículos, especialmente los vehículos diésel (emisiones directas o «primarias»), pero se produce también en la atmósfera a partir de las emisiones de monóxido de nitrógeno (NO) de los vehículos mediante un proceso químico que transforme dicho gas en NO2 (contaminante «secundario»).

El tráfico rodado es el principal responsable de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, concretamente del 53,3% del NO2 total y del 74,4% de las fuentes locales sobre las que el Ayuntamiento de Madrid tiene capacidad de regular.

El “Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático” contiene una figura que muestra con claridad la distribución de las concentraciones de NO2 en la ciudad, que muestra *“la existencia de importantes gradientes espaciales dentro de municipio con niveles máximos cercanos a 50 microgramos por metro cúbico, pese a que el valor límite de media anual de NO2 se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero”*:

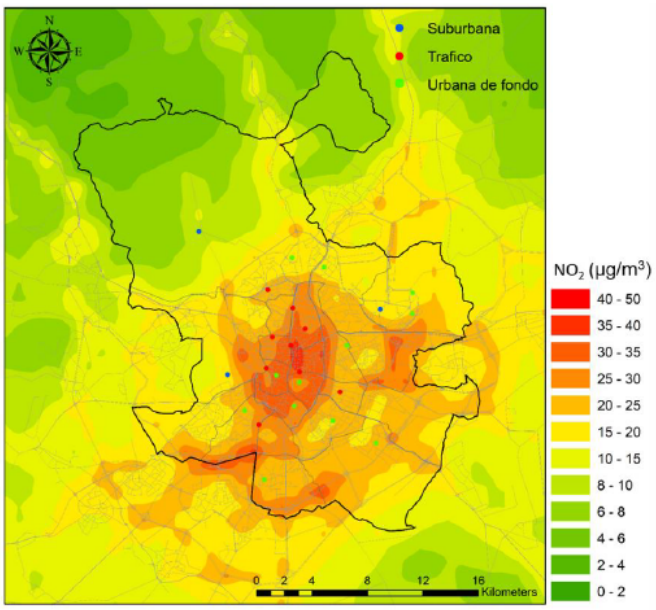

Figura 2. *Concentración media anual de NO_2 año base*

Como señala el citado "Plan A" en sus páginas 58 y 59: *"los niveles más altos de concentración en el municipio de Madrid están localizados en el centro de la ciudad y muy especialmente en zonas relacionadas con las vías principales como el eje de la castellana, Calle 30 y M-40, en las cuales se concentra gran parte del tráfico de área de estudio".*

Pese a las distintas medidas regulatorias contenidas en la vigente OMS (la ZBE Madrid Central objeto de sentencias anulatorias, la regulación de ordenaciones temporales de tráfico en episodios de contaminación, y la prohibición de circulación de vehículos con clasificación ambiental "A" a partir del 1 de enero de 2025) la ciudad de Madrid sigue superando los valores límite de inmisión de dióxido de nitrógeno (NO2), como demuestran los datos de superaciones de los valores límite de dióxido de nitrógeno medidos por la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Pese a que 2020 ha sido un año excepcional por muchos motivos, las restricciones a la movilidad
Establecidas durante los sucesivos estados de alarma para afrontar la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, especialmente intensas en el primer estado de alarma y sus prórrogas, supusieron una enorme mejoría en materia de calidad de aire, acreditando con ello que el tráfico motorizado rodado constituye la principal fuente de contaminación por dióxido de nitrógeno en nuestra ciudad. El año 2020 fue un año tan bueno que solo superó el valor límite anual de 40 microgramos/m3 en la estación de Plaza Elíptica con una media anual de 41 microgramos/m3.

La alegación confunde la regulación de las ordenaciones permanentes de tráfico para proteger la salud de las personas y el medio ambiente urbano a través de la mejora sustancial de la calidad de aire, es decir, la regulación de Madrid ZBE y de las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica, adoptadas en cumplimiento de planes de mejora de la calidad del aire para alcanzar los objetivos de calidad del aire en los plazos fijados en cumplimiento de lo previsto en el

artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA), con la regulación de las ordenaciones temporales en episodios de alta contaminación, regulación adoptada en desarrollo de los planes de acción a corto plazo en los que se determinan medidas inmediatas y a corto plazo para las zonas y supuestos en que exista riesgo de superación de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta, en aplicación de lo previsto en el artículo 16.2.b) de la LCA. .

Los episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno se producen habitualmente en los meses de invierno se producen una serie de factores climáticos que perjudican la normal ventilación del aire de la ciudad: en los días soleados de los meses de inviernos se produce una inversión térmica que dificulta la ventilación de dióxido de nitrógeno, ocasionando su concentración, que pude superar los objetivos de calidad de aire y los umbrales de alerta para la población conforme al artículo 16.2.b) de la LCA en relación con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA).

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

3ª) Alegación:

Los nuevos coches son cada vez menos contaminantes y las restricciones que pretenden imponerse ahora no tendrán sentido dentro de unos años. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

Contestación: Los vehículos más modernos están obligados al cumplimiento de estándares medioambientales más estrictos. Sin perjuicio de ello desde el punto de vista de la protección de la salud humana y el medio ambiente urbano la reducción sustancial de las emisiones no se producirá hasta que no se produzca la denominada descarbonización de la movilidad, es decir, cuando los vehículos dejen de emplear la combustión de energías fósiles.

Los países de la Unión Europea están trabajando para armonizar que esta descarbonización se produzca en 2050.

Sin embargo la protección de la salud de las personas no puede 29 años, sino que requiere soluciones inmediatas.

La legislación estatal de salud pública y la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire no se aprueban para hacer menos cómoda la vida a los ciudadanos que desean utilizar su vehículo privado para desplazarse por las ciudades o entre ciudades, sino que responde al objetivo esencial de todo Poder Público: proteger la salud pública, la integridad física y los derechos de las personas.

Por último debe señalarse que la modificación de la OMS pretende proteger la salud y la integridad de los ciudadanos, lograr una mejora sustancial de la calidad del aire hasta dar cumplimiento de los valores límite, los objetivos y los principios establecidos por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más

Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, completando los objetivos del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017) mediante el desarrollo jurídico de las medidas contempladas en el Avance de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 presentado por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019.

La Estrategia de Sostenibilidad Medioambiental no solo contiene medidas normativas, sino que constituye una amplia estrategia que abarca medidas de ordenación viaria, de construcción de infraestructuras viarias, de construcción de aparcamientos rotacionales disuasorios, de fomento del uso intermodal del transporte y un relevante programa de subvenciones para facilitar la sustitución de vehículos por otros nuevos menos contaminantes.

Por todo lo expuesto **se desestima** la alegación. Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, ni en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 196

Dª [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715396 por el que Dª [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento

continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

> *"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando*

una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

kkkkkkkk) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

llllllll) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

mmmmmmmm) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

nnnnnnnn) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

oooooooo) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

pppppppp) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

qqqqqqqq) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

rrrrrrrr) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

sssssss) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *jjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjjj) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *kkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkkk) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *lllllllllllllllllllllll) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*
>
> ***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de*

contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

ii) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

jj) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

yyyy) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

zzzz) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

aaaaa) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

bbbbb) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

ccccc) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

ddddd) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

qqq) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

rrr) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

sss) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

ttt) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 197

Dº [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715400 por el que Dº [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE "Madrid Central" como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ttttttt) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

uuuuuuuu) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

vvvvvvvv) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

wwwwwwww) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

xxxxxxxx) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

yyyyyyyy) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

zzzzzzzz) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

aaaaaaaaa) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

bbbbbbbbb) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *ooooooooooooooooooooooooo) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *pppppppppppppppppppppppp) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea,*** *como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa,* ***y a la normativa estatal de carácter básico****, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad*

del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora ***de la calidad del aire****.*

3ª Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta *de los contaminantes, especialmente del* ***dióxido de nitrógeno****, o la duración e intensidad de los episodios de contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.*

4ª Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

kk) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

ll) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

eeeee) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

fffff) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

ggggg) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

hhhhh) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

iiiii) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

jjjjj) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

uuu) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

vvv) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

www) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

xxx)y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 198

Dª [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dª [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715402 por el que Dª [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento

continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando

una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

ccccccccc) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

ddddddddd) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

eeeeeeeee) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

fffffffff) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

gggggggggg) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

hhhhhhhhh) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

iiiiiiiii) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

jjjjjjjjj) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

kkkkkkkkk) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *qqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqqq) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *sssssssssssssssssssssss) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *ttttttttttttttttttttttt) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*
>
> ***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de*

contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

mm) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

nn) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

kkkkk) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

llllll) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

mmmmm) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

nnnnn) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

ooooo) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

ppppp) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

yyy) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

zzz) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

aaaa) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

bbbb) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.

CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES nº 199

Dº [redacted]

Contestación a las alegaciones formuladas por Dº [redacted] **al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 26 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210715404 por el que Dº [redacted] formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

Expone que la derogación de Madrid Central sólo supone un cambio de nombre. Se mantienen casi todas las restricciones que había para entrar en Madrid Central, aunque ahora lo cambian de nombre (lo llaman Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro) y lo amplían. Sólo podrán entrar en esa zona con su coche los residentes, los que hayan podido permitirse cambiar su vehículo por uno CERO emisiones, quienes puedan justificar que van a visitar a un residente o los que puedan aparcar en un aparcamiento subterráneo y tengan el distintivo ambiental correspondiente. Además, fue un compromiso electoral del Alcalde de Madrid “revertir Madrid Central”.

1ª) Alegación:

Solicita que se derogue todo lo relativo a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro y se permita la libre circulación con prioridad de estacionamiento para residentes pero previendo excepciones.

Contestación:

1.- La anulación de la ZBE “Madrid Central” como consecuencia de los defectos formales durante la tramitación de los artículos 21 a 23 y la DT 3ª de la OMS, el incumplimiento

continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los consiguientes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, la denuncia por la Comisión Europea al Reino de España por dicho incumplimiento ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea son las razones que motivan la necesidad de regular la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) "Distrito Centro".

La regulación de ZBEDEP denominada "Distrito Centro" responde a la inaplazable necesidad de establecer y regular una ordenación permanente de tráfico para proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física así como el derecho constitucional a la salud de las personas, mediante la protección de la salud pública, en aplicación de los apartados j) y b) artículo 25.2, el artículo 2.1.d) de la LRBRL y el artículo 42.3. a) de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad que establece la competencia de las Administraciones Locales en materia de control sanitario del medio ambiente, a través del cumplimiento de los valores límite de calidad del aire regulados por la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa (en adelante, DCA), la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire (en adelante, LCA) y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (en adelante, RCA), así como al artículo 14.3 de la Ley artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, si bien en el caso de la ciudad de Madrid la creación de zonas de bajas emisiones responde fundamentalmente a razones de calidad del aire, y de forma secundaria o complementaria a razones de cambio climático.

2.- La regulación de la ZBEDEP Distrito Centro satisface las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio público a través de una regulación que conjuga ambos criterios y que introduce, además, un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica de la zona, al incrementar la proporcionalidad de la regulación previa mediante la equiparación al régimen de las personas residentes de las empresas y los profesionales que desarrollan su actividad a través de una sede situada en el interior de dicha Zona.

3.- La ZBEDEP Distrito Centro se regula en el artículo 23, la Disposición transitoria tercera y el Anexo III de la OMS, en la redacción que propone darles el Proyecto normativo.

4.- El Proyecto normativo sujeto a información pública motiva detalladamente la necesidad de la creación de la ZBEDEP Distrito Centro, su base normativa, su racionalidad y proporcionalidad para satisfacer las razones imperiosas de interés general de protección de la salud pública, la salud y los derechos de la ciudadanía y la protección del medio ambiente urbano en:

1º) Los apartados I a V del Preámbulo de Proyecto inicial , especialmente el apartado V.

2º) Los apartados 1 y 2 del artículo 22 del Proyecto inicial definen los motivos y objetivos que fundamentan la creación y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP):

"1. A efectos de lo previsto en esta ordenanza se entiende como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (en adelante, ZBEDEP) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas urbanas delimitadas conformando

una continuidad geográfica, que presenten problemas agravados de contaminación medioambiental, en el que se implanten las medidas que resulten oportunas para proteger la salud humana (y/o la salud pública) y el medio ambiente, frente a la contaminación, y se posibilite el cumplimiento de los valores límite y los umbrales de calidad del aire conforme a lo previsto en la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la Calidad del Aire y a una Atmósfera más Limpia en Europa, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, LCA), el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la Mejora de la Calidad del Aire (en adelante RCA) y la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (en adelante, OCAS).

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

lllllllll) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.

mmmmmmmmm) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

nnnnnnnnn) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.

ooooooooo) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.

ppppppppp) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.

qqqqqqqqq) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.

rrrrrrrrr) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.

sssssssss) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.

ttttttttt) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona".

3º) El artículo 23.1 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto inicial, regula expresamente los motivos de creación de la ZBEDEP Distrito Centro.

4º) La Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) describe detalladamente las razones que motivan la regulación de las ordenaciones permanente de tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano en sus páginas 17 a 23 y 41 a 68:

> ***"1º Necesidad de proteger el derecho fundamental a la vida y a la integridad física y el derecho a la salud pública, mediante la mejora sustancial de la calidad del aire:***
>
> *El incumplimiento continuado de los niveles máximos permitidos por la normativa comunitaria y estatal de calidad del aire en materia de dióxido de nitrógeno, con los relevantes riesgos para la salud humana y el medio ambiente que ello supone, el inicio del procedimiento judicial ante el TJUE de la Comisión Europea contra el Reino de España por los incumplimientos de los valores límite de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, son las razones que motivan la necesidad de:*
>
> > *uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuu) dotar a toda la ciudad de una protección básica en todo el término municipal mediante la prohibición de la circulación de los vehículos más contaminantes, los vehículos con clasificación ambiental "A", mediante la creación de "Madrid ZBE";*
> >
> > *vvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvvv) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP "Distrito Centro";*
> >
> > *wwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwwww) la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP "Plaza Elíptica";*
> >
> > *xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano.*
>
> ***2º Necesidad de adecuación de la normativa municipal para lograr el cumplimiento la normativa europea**, como la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, **y a la normativa estatal de carácter básico**, como la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante, Ley 34/2007), y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora **de la calidad del aire**.*
>
> ***3º Necesidad de introducir medidas adicionales para reducir el riesgo de superación de los umbrales de alerta** de los contaminantes, especialmente del **dióxido de nitrógeno**, o la duración e intensidad de los episodios de*

contaminación atmosférica, mediante la regulación de una tarifa dinámica del SER.

4º Necesidad de dar cumplimiento a las obligaciones reguladas en la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como a los compromisos incluidos en el Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 2 de febrero de 2017, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas *el 25 de septiembre de 2015 y de los derivados de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992.*

Pese a que la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se orienta a la descarbonización de la economía y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (C02), el proyecto normativo da cumplimiento a la obligación legal de crear zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes antes de 2030 prevista en el artículo 14.3.a) de dicha Ley 7/2021, de 20 de mayo, mediante la creación de las zonas de bajas emisiones Madrid ZBE y las ZBEDEP Distrito Centro y Plaza Elíptica".

5.- No es posible atender a la alegación de supresión de la regulación relativa a la ZBEDEP Distrito Centro, por los siguientes motivos:

oo) porque su regulación resulta imprescindible para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno necesaria para cumplir la normativa nacional de salud pública y la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire, en los términos analizados en la Memoria de análisis del impacto normativo inicial;

pp) porque su supresión vulneraría el ordenamiento jurídico, tanto de la normativa comunitaria y española en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RCA) como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética que establece la obligación legal de establecer zonas de bajas emisiones en todas las ciudades con más de cincuenta mil habitantes antes de 2023.

Sin la creación de la ZBEDEP Distrito Centro no se alcanzaría la reducción de emisiones de dióxido de nitrógeno recogida en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 y, por tanto, resultaría imposible dar cumplimiento a la normativa europea y nacional en materia de calidad del aire.

6.- En lo relativo a la prioridad al estacionamiento de residentes se recuerda que la totalidad del Distrito Centro forma parte del Área de Estacionamiento Regulado del SER, por tanto, los residentes ya disponen de un sistema de regulación del estacionamiento que les otorga prioridad.

Si por prioridad residencial la alegación se refiere al modelo de áreas de prioridad residencial debe señalarse que:

El modelo de creación de áreas de prioridad residencial por barrios supone una atomización de la ordenación de usos del espacio público que, si bien supone un efecto disuasorio del uso de vehículo privado, no permite lograr una mejora medioambiental lo suficientemente intensa como para suponer una mejora sustancial de la calidad del aire que proteja la salud pública y el medio ambiente urbano.

Sin embargo el modelo de las Zonas de Bajas Emisiones es:

qqqqq) Absolutamente imprescindible para satisfacer la imperiosa razón de interés general de proteger la salud pública y el medio ambiente urbano: la creación de ZBE como la ZBEDEP Distrito Centro es necesaria para dar cumplimiento a la normativa en materia de calidad del aire y de cambio climático.

rrrrr) Más racional porque permite proteger la salud pública y el medio ambiente urbano a través de una reducción sustancial de la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, al tiempo que permite una ordenación más eficaz de los usos del espacio público que el modelo de zonas de prioridad residencial.

sssss) La creación de ZBE es la medida reconocida por la normativa comunitaria, en la DCA, para afrontar los problemas de calidad del aire, y de hecho es la media principal de mejora de calidad del aire aplicada en cientos de ciudades de la Unión Europea.

ttttt) La creación de ZBE en los municipios de más de cincuenta mil habitantes es una obligación legal conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

uuuuu) Por todo ello la creación de la ZBEDEP Distrito Centro se adopta en cumplimiento de las obligaciones legales conforme a la normativa en materia de calidad del aire (DCA, LCA y RECA) y de la legislación española sobre cambio climático y transición energética.

vvvvv) La creación de una ZBE en el centro de la ciudad constituye una de las principales medidas empleadas por el Ayuntamiento de Madrid para reducir la elevada contaminación ambiental, que ha sido positivamente valorada por la Comisión Europea y que constituye un elemento esencial en el procedimiento judicial del Reino de España seguido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por infracción de la normativa comunitaria de calidad de aire, abierto a resultas de la denuncia por la Comisión Europea de la superación en la ciudad de Madrid de los valores máximos de dióxido de nitrógeno admitidos por la normativa europea de calidad del aire por su perjudicial afección a la salud de los ciudadanos.

7.- Por último debe recordarse que el Ayuntamiento de Madrid sirve con objetividad los intereses generales y actúa con sometimiento pleno a la ley y al Derecho, y que la propuesta de creación y regulación de la ZBEDEP Distrito Centro no es un mero cambio cosmético de Madrid Central, sino la regulación de la zona de bajas emisiones que la ciudad de Madrid necesita.

La ZBEDEP Distrito Centro ha sido especialmente diseñada para ofrecer la especial protección que requiere el citado Distrito y la ciudad de Madrid para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, para mejorar sustancialmente la calidad del aire y dar cumplimiento a la normativa europea y española sobre calidad del aire, para cumplir la legislación sobre cambio climático y para ordenar el uso del espacio público en el distrito con mayor, más intensa y heterogénea demanda de uso de toda la ciudad, mejorando:

cccc) la seguridad jurídica con una regulación detallada;

dddd) facilitando la plena participación de la ciudadanía en su elaboración mediante el sometimiento de todo su contenido normativo a información pública;

eeee) incrementando la proporcionalidad jurídica de su regulación mediante un conjunto de excepciones que permiten satisfacer racional y proporcionalmente otros derechos e intereses concurrentes;

ffff) y con un régimen transitorio que permite la adaptación progresiva al cumplimiento de la norma.

Por todo ello **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza **pero sí en la** Memoria de Análisis del Impacto Normativo (**MAIN**) inicial a efectos de incluir algunos de los argumentos recogidos en esta contestación.